



Secretaría
**General del
Concejo**

ACTA No. 06-E

SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL 28 DE FEBRERO DEL 2012.

SIENDO LAS DIECISÉIS HORAS, DEL MARTES VEINTIOCHO DE FEBRERO DEL AÑO DOS MIL DOCE, SE INSTALA LA SESIÓN PÚBLICA EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, BAJO LA PRESIDENCIA DEL DR. AUGUSTO BARRERA GUARDERAS, ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO, CON LOS SIGUIENTES SEÑORAS Y SEÑORES CONCEJALES:

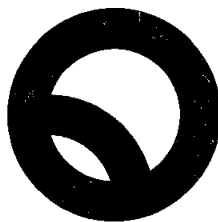
- | | |
|---------------------------|-----------|
| 1. SR. JORGE ALBÁN | CONCEJAL |
| 2. ING. MARÍA SOL CORRAL | CONCEJALA |
| 3. LCDO. FREDDY HEREDIA | CONCEJAL |
| 4. PROF. LUISA MALDONADO | CONCEJALA |
| 5. DR. PABLO PONCE | CONCEJAL |
| 6. LCDO. EDDY SÁNCHEZ | CONCEJAL |
| 7. B.A. PATRICIO UBIDIA | CONCEJAL |
| 8. SRA. MACARENA VALAREZO | CONCEJALA |
| 9. DR. NORMAN WRAY | CONCEJAL |

.....

ADEMÁS ASISTEN LOS FUNCIONARIOS:

DR. ERNESTO GUARDERAS	PROCURADOR METROPOLITANO
DR. EDWIN PALMA	ADMINISTRADOR GENERAL, ENC
ABG. PATRICIA ANDRADE	SECRETARIA GENERAL
ABG. JOSÉ LUIS ARCOS	PROSECRETARIO

SEÑOR ALCALDE: Buenos tardes a todos, sírvase constatar el quórum.



**Secretaría
General del
Concejo**

SECRETARIA GENERAL: Buenos tardes, señor Alcalde, me permito informarle que tenemos la presencia de 9 señoras y señores Concejales, por lo que podemos dar inicio a esta sesión.

SEÑOR ALCALDE: Tenga la bondad de dar lectura al punto único el orden del día.

ORDEN DEL DÍA

- I. Segundo debate del proyecto de Ordenanza que establece el régimen jurídico del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros. (IC-O-2012-048).

SEÑOR ALCALDE: Como ustedes conocen señores Concejales y señores transportistas que están aquí, iniciamos este debate en la sesión de la semana anterior, si bien tenemos una sesión ordinaria el día jueves, por la necesidad de contar lo más rápido con una normativa y estando el debate prácticamente en curso, no tuvimos quórum, he convocado a una sesión extraordinaria con punto único, que es concluir el segundo debate y proceder a votar esta Ordenanza que es tan importante, de tal manera que sin más, queda abierto el debate en relación a la Ordenanza que está planteada, en la sesión anterior me parece que estaba en uso de la palabra la Concejala Dénnecy Trujillo, que veo que no ha venido, ahora, si alguno de los señores Concejales quisiera hacer uso de la palabra en relación a la Ordenanza, por favor está abierto el debate.

CONCEJAL DR. NORMAN WRAY: Muchas gracias señor Alcalde, compañeros y compañeras, nosotros habíamos propuesto que podamos incluir la consideración del transporte no motorizado y eficiente en materia de energía dentro del subsistema del transporte público, lo hemos planteado porque pensábamos que más allá de lo que entremos a establecer en específico este momento, , creíamos que era importante al ser una Ordenanza de Transporte Público en el Distrito Metropolitano, por lo menos dejar abierta una trocha para el tratamiento hacia futuro. Ésta es una propuesta que la habíamos puesto y habíamos sugerido que pueda ser considerado.

Hemos estado conversando con Patricio Ubidia y Carlos Páez, y ellos manifiestan que hay unas consideraciones de carácter legal que quizás no permitirían que podamos tener el tratamiento de esa propuesta dentro de esta Ordenanza. Entonces quería dejar sentado



Secretaría
**General del
Concejo**

el hecho de la necesidad de que se lo trate con miras de no solamente agotar el tratamiento del problema de movilidad concentrado exclusivamente en la problemática del transporte masivo a través de buses, sino que inclusive pensar en otras alternativas disminuye también la presión que existe sobre ese sector en materia de movilidad en el Distrito Metropolitano y que podamos tener una discusión en otro cuerpo normativo donde hagamos una planificación hacia futuro de un sinnúmero de opciones que existen en ese sentido y que podrían ayudar efectivamente al tratamiento de este tema.

Ingresar la Concejala Econ. Dénnecey Trujillo 16h03 (10 Concejales)

Entonces sabiendo de que posiblemente estemos trabajando en un sistema de bicicleta pública, de que estemos pensando en otras modalidades que se empaten directamente con el tema, el hecho cierto de ir pensando la posibilidad de que en las unidades inclusive de transporte público masivo se establezcan los espacios necesarios suficientes para aquellos que en ciertas rutas tengan que utilizar, pienso yo, un lugar para donde se puedan llevar las bicicletas por diferentes circunstancias dentro de este tipo de transporte, cosas que se pueden discutir, entonces en ese marco quería dejar sentado que la propuesta está ahí y de que creo que tenemos por delante el reto necesario de establecer una regulación y mejorar la que ya existía, que fue aprobado en el 2004, respecto de estos temas, que no ha sido posible de aplicarlos en su totalidad hasta el momento. Así que eso quería dejar sentado. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Muy brevemente sobre eso, en el proceso de sistematización de toda la normativa, lo ideal es que en el Código Municipal vamos a tener un libro sobre movilidad, en el cual esta Ordenanza hará parte organizadamente de un conjunto de aspectos, el tema que está planteando el Concejal Wray, es un tema vital que tiene que ver con modos de movilidad no motorizadas. Efectivamente el tema ciclo vías, bicicletas públicas, normas y sanciones, esta Ordenanza es básicamente para eso, y ese es el título del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros. O sea ese es el carácter que tiene este debate que lo estamos planteando. De tal manera que recogemos el criterio, produzcamos un mejoramiento de actualización de esa otra norma, pero claramente digamos, no sería pertinente en relación a éste que es el Sistema de Transporte Público Motorizado de Pasajeros.

Concejala Trujillo, yo justamente señalaba que cuando suspendimos la sesión anterior, usted estuvo en uso de la palabra, de tal manera que si quiere hacerlo, para respetar el orden del debate, con mucho gusto, si usted quisiera terminar su intervención, porque



Secretaría
**General del
Concejo**

me parece que cuando usted estaba interviniendo se suspendió la sesión, hoy hemos convocado para ganar tiempo esta continuidad del segundo debate.

Ingresar el Concejal Sr. Alonso Moreno 16h05 (11 Concejales)

CONCEJALA ECON. DÉNNECY TRUJILLO: Justamente en la reunión anterior habíamos tratado las observaciones que hice llegar oportunamente a la Comisión, e informé que muchas de ellas fueron acogidas, pero que otras había insistido en que se acojan y que una de esas que me pareció importantísima que se acojan es que al usuario del servicio de transporte público, se lo considere como un elemento en el sistema del transporte. En el Art. 2, que se hace referencia a la composición del sistema, se agregue al usuario como parte del transporte público.

Había pedido también que se eliminara el literal c) del numeral 2) del Art. 9, en razón de que en este artículo 9 que se está mencionando, hace referencia a la implementación planificada y progresiva.

En lo que tiene que ver con el numeral 2), literal c), habla sobre implementar mecanismos de compensación económica para proceder con la revocatoria o terminación unilateral del título habilitante vigente. Cuando nosotros hablamos jurídicamente de revocar un título habilitante. Hablamos de que hay un proceso jurídico que lleva al incumplimiento de muchos de los requisitos o de la norma para que se le revoque este título habilitante. Entonces no entendería, si nosotros estamos después de haber seguido un proceso judicial revocándole el título habilitante ¿Por qué le tenemos que dar una compensación económica? Esa es una contradicción que se entiende en el texto y cuando nosotros como Municipio damos la terminación unilateral de un título habilitante, es porque dentro de esa concesión a la que se entregó ya no se requiere de tantos operadores, por lo cual se da terminada unilateralmente ese título habilitante. Ahí entra la compensación porque es el Municipio el que no está observando el contrato que tuvo con esa operadora, pero en el caso de la revocatoria no tiene nada que ver con el mecanismo de compensación económica. Entonces yo había observado eso, sin embargo, no se ha acogido y se le sigue manteniendo el texto ahí. Yo creo que ahí tenemos un problema jurídico que nosotros mismos lo estamos este momento viendo y que no ha sido acogido en todo caso.

En el numeral 1) del Art. 12, en la tercera línea dice: Sustituir la evaluación del cumplimiento de las políticas por el siguiente texto. "La evaluación del cumplimiento de la normativa", porque no es una política e insisto, la Ordenanza no es de política, la



Secretaría
**General del
Concejo**

Ordenanza es de normativa, es de cumplimiento. Había también insistido en que lo que nosotros estamos ahora tratando no es política de transporte, estamos tratando una Ordenanza de carácter normativo y de carácter obligatorio para las partes. Entonces había pedido que por favor se ponga la evaluación del cumplimiento de la normativa.

En el Art. 18, y el Art. 19, en el caso de emplearse el procedimiento de delegación de la gestión directa por contrato, que estos contratistas por estar sujetos exclusivamente a los contratos de servicios, que hubieran suscrito, no estarían compitiendo en igualdad de condiciones.

El Art. 18 y el Art. 19 habla de quiénes y en qué condiciones van a proceder la gestión directa del contrato. Y aquí se crean dos formas de contrato, una que es con las operadoras y otra que es de manera directa, es decir, el Municipio tiene la potestad de manera directa de entregar a ciertas operadoras, ciertos títulos habilitantes. Entonces creo que nosotros no podríamos diferenciar si tenemos una norma general, particularidades para unos en el contrato y generalidades para otros. Entonces la norma es general para todos y todos deben cumplir con obligatoriedad lo que es el servicio de transporte público, mediante el título habilitante, por lo tanto no se estaría impulsando la justa competencia en igualdad de condiciones, sino todo lo contrario. Por ende en el caso de darse la gestión directa por contrato los contratistas deben regirse al mismo marco jurídico de las operadoras, con las mismas reglas, controles y sanciones. No entendería por qué ellos no estarían regidos a esta norma.

En el literal b) del artículo 21, estoy pidiendo que se sustituya la frase, para mayor claridad del administrador del sistema, podrá llegar a acuerdos con una o varias de las operadoras, si ello no fuere posible con todas las operadoras convocadas para este propósito con el siguiente texto: "Para mayor claridad el administrador del sistema podrá llegar a acuerdos con la compañía que agrupe la mayoría de operadoras, si ello no fuere posible con todas las operadoras convocadas para este propósito". La finalidad y de acuerdo al Plan Maestro de Movilidad que presentó el mismo Distrito Metropolitano de Quito, en uno de sus capítulos y en uno de sus artículos habla de la necesidad de ir a crear e impulsar las compañías que agrupen a la mayoría de las operadoras. Sin embargo, cuando observamos aquí el artículo anterior, habla de ir a administrar con acuerdos con una o varias operadoras. Lo que yo propondría es que el administrador del sistema pueda llegar a acuerdos con la compañía que agrupe la mayoría de operadoras, si ello no fuera posible, porque igual podría ser que eso no fuera posible con todas las operadoras convocadas para este propósito. Es decir, agregar lo que nosotros mismos hemos puesto



Secretaría
**General del
Concejo**

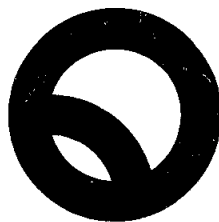
en el Plan Maestro, la posibilidad de que haya compañías que agrupan a mayoría de operadoras.

En el literal c) del Art. 21, también había solicitado que se sustituya el texto, en caso de que el administrador del sistema y todas las operadoras de transporte no pudieran por el siguiente: "En caso de que el administrador del sistema y la compañía que agrupe la mayoría de operadoras de transporte no pudiere". Respecto a la Disposición Transitoria III que hace referencia a los mecanismos de caja común y cámara de compensación, había conversado con el Concejal Patricio Ubidia que es el Presidente de la Comisión y nos había informado que la Ley con claridad informa los tiempos en los que se tiene que ir a la construcción de la caja común, por lo que yo solicitaría que el texto sea el siguiente: "El administrador del sistema conjuntamente con las operadoras del servicio de transporte público de pasajeros, a partir de la promulgación de la presente Ordenanza iniciarán un proceso conjunto en base a un cronograma consensuado, según el cual en el término de 18 meses se ejecutará el mecanismo de caja común y cámara de compensación y la aplicación del presente artículo corresponderá al administrador del sistema, quien rendirá semestralmente cuentas del cumplimiento del cronograma consensuado al Concejo Metropolitano de Quito". Es decir, dejemos ya planteada la implementación de esto a través de un cronograma de actividades, porque si es cierto que la Ley dice, en tanto tiempo hay que hacerlo, creo que estamos en la responsabilidad nosotros que estamos aquí legislando de implementar mecanismos para que eso suceda y es importante que haya ya un cronograma de esas actividades, ¿Cómo se las va a hacer? ¿Cómo se las va a implementar? Y que el Concejo lo conozca para que podamos seguir apoyando la gestión que se está haciendo con el único objetivo de que sean todos beneficiados. Esa fue la presentación que no terminé la sesión anterior Alcalde. Vuelvo a ingresar en la Secretaría de Concejo lo que ya había ingresado la semana anterior. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Muy bien, gracias Concejala, la idea es que esos y todos los temas se incorporen de una vez. Éste es el segundo debate y la aspiración de este Concejo, la mía particularmente, estoy seguro que la de los compañeros que están aquí, es que hoy salgamos con una Ordenanza, esto me parece que es vital, hoy tenemos que debatir, resolver y votar y tener una Ordenanza que organice el sistema. Yo no sé si hay más intervenciones.

Me parece importante clarificar algunos de los puntos planteados, para que quede absolutamente claro y podamos por esta misma razón votar con todos los elementos de juicio. Yo quisiera muy brevemente plantear algunas observaciones en relación a lo que

(144)



Secretaría
**General del
Concejo**

ha propuesto la Concejala Trujillo. Yo estoy completamente de acuerdo en el tema del usuario, no necesariamente como una parte de la institucionalidad pública, porque el usuario debe ser y está planteado ahí, el objeto principal, superior, supremo del sistema. Si habría que enfatizar eso en esa perspectiva, por supuesto, pero no es un componente de la institucionalidad pública, de la regla y de las instituciones, el usuario es quien recibe el servicio y hay que defender sus derechos. Si deberíamos fortalecer algún artículo que robustezca los derechos del usuario yo estoy completamente de acuerdo que podamos incluir, pero una cosa es la institucionalidad pública y otra es sin duda el componente del usuario. Tal vez, me da la impresión que pudiera haber una pequeña confusión al respecto y en esto quisiera que aclaremos de una vez ¿Cuál es el tema? El tema es que en un proceso de ordenamiento del sistema eventualmente algunas de las habilitaciones dejan de ser útiles en función del avance de la planificación, esto no quiere decir necesariamente que hay incumplimiento del instrumento que conduce a una revocatoria como ejercicio de un incumplimiento, sino que por efecto a la planificación hay un número de unidades que eventualmente tienen que salir.

La Ordenanza no establece que estamos obligados a un mecanismo de compensación, pero nos da esa herramienta. No sé si está claro, es decir, si la planificación establece, porque si no tenemos ninguna herramienta, la alternativa es coger el bus e irse a otro lado, me explico, no estamos diciendo exactamente, pero hay temas de chatafrización, de compensación económica de empleo, de incorporación del trabajador, hay varios mecanismos, ese es el sentido que se está planteado, evidentemente cuando se trata de incumplimiento yo coincido plenamente, cuando se revoca una habilitación por efectos de incumplimiento contractual, obviamente que no se trata de eso, pero este artículo el que señala Dénnecey hay que leerlo en el contexto del primer artículo que está planteado. Por favor, señora Secretaria sírvase leer el artículo 9, es importante leer porque éste es el segundo párrafo del artículo, es un solo artículo, no hay como interpretar un pedazo del artículo, hay que leer el artículo completo.

SECRETARIA GENERAL: Artículo 9, Implementación Planificada y Progresiva. Uno, cuando el administrador o administradora del sistema requiera con base en los instrumentos de planificación que hubiere expedido adecuar las rutas y frecuencias de cualquier subsistema de transporte o sus componentes, respecto de las que existan títulos habilitantes vigentes, buscará obtener acuerdos con el operador u operadora de transporte afectado y efectuar los ajustes que sean necesarios de conformidad con los instrumentos de planificación.

(Handwritten mark)



Secretaría
**General del
Concejo**

SEÑOR ALCALDE: Correcto, está claro, es decir, la condicionante no es el incumplimiento unilateral del contrato, es claro lo que dice aquí, dice: Que cuando el sistema implica por su proceso de planificación el hecho de que por esa misma planificación hay que hacer ajustes, esa es la condición, ahí se procederá, por favor lea el segundo párrafo, porque es el mismo artículo, no son dos artículos. Es el mismo artículo.

SECRETARIA GENERAL: Dos, en aplicación del numeral precedente el administrador o administradora del sistema podrá: A) Implementar de mecanismos de compensación a través de la asignación de rutas y frecuencias vacantes.

SEÑOR ALCALDE: Correcto, o sea, la primera opción que si tenemos que sacar rutas, la primera opción es servir a otros sectores de la ciudad, está claro, eso nos ayuda mucho, creamos otras rutas, esa es la primera opción. Insisto ni siquiera es otro artículo, es el mismo artículo, el primer párrafo establece la condicionalidad, primera opción en la que ya estamos además trabajando en muchos casos, es servir mejor a la ciudadanía. Sigamos.

SECRETARIA GENERAL: B) instrumentar formas de intervención y participación del operador de transporte afectado en otros subsistemas de transporte o sus componentes.

SEÑOR ALCALDE: O sea estos mecanismos de compensación, bueno, operan parcialmente un corredor, una alimentación, etc., esa es la segunda opción.

SECRETARIA GENERAL: C) Implementar mecanismos de compensación económica para proceder con la revocatoria o terminación unilateral del título habilitante vigente.

SEÑOR ALCALDE: Exactamente ésta sería la tercera opción en el contexto general, pero tal vez si hay que pulir y precisar, no se trata de revocatoria por efectos de incumplimiento contractual, se trata de efectos cuando existe una decisión unilateral del Municipio de dar por terminado tal vez la palabra sea dar por terminado, para no confundir el concepto de revocatoria, en eso estaría de acuerdo. Tal vez el concepto de revocatoria está atado siempre a un tema de incumplimiento. Entonces, sí, la palabra revocatoria confunde.

PROCURADOR METROPOLITANO: No necesariamente, podría ser dejar sin efecto.

SEÑOR ALCALDE: Para que quede claro que no es que cuando hay una terminación por efectos de incumplimiento, el Municipio está obligado a compensar, eso debe quedar

Alc



Secretaría
**General del
Concejo**

entendido, eso es lógico, estamos hablando de este caso en particular, creo que ese es el concepto y creo que en el concepto estamos de acuerdo.

CONCEJALA ECON. DÉNNECY TRUJILLO: Sí, solo por entender una cosa, si en el literal a) tenemos que un mecanismo de compensación es la asignación de rutas y frecuencias vacantes de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiere expedido y que ésta debería ser una forma de compensación, cuando nosotros damos por terminado unilateralmente algún título habilitante, o sea, si nosotros no podemos en una frecuencia le decimos acá estas frecuencias podemos hacer eso. Estamos habilitando para esto. Entonces no entendería si ya les estamos diciendo que puede ir, o asignarle otra ruta, ¿Por qué le estamos dando mecanismos de compensación económica, por qué?

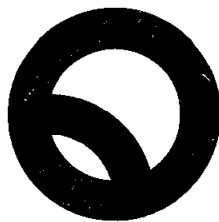
SEÑOR ALCALDE: Son opciones que son excluyentes, tal vez es correcto decir, que son excluyentes, pero eso el administrador le da herramientas para poder sentarse a negociar, podríamos incluso plantear el hecho de que es una u otra u otra, exactamente.

CONCEJALA ECON. DÉNNECY TRUJILLO: Exactamente, es que es eso, porque si no se entendería que.

SEÑOR ALCALDE: Que es uno más, otro más otro, no, pero claramente son las siguientes opciones, que son excluyentes una con otra. Es bueno que tengamos claro, es decir, está claro, estamos hablando en cualquier caso de una decisión de autoridad pública, y estamos haciendo cosas, por ejemplo, sacamos creo que 102 unidades de La Marín, en lugar de eso logramos establecer rutas que sirven ahora a varios de los barrios del extremo norte, que es una maravilla, o sea, hoy tenemos Caupicho que no tenía transporte, ahora tiene ruta, Caupicho tiene ruta, héroes de Paquisha lo propio, y tenemos tres ruta nuevas a Carapungo, por la Eloy Alfaro, por la Simón Bolívar y a Amagás en Llano Chico, es una maravilla, entonces logramos trabajo para la gente y mejor atención del servicio.

Pulamos en el sentido de que estamos hablando de terminación debido a esto, y que son una u otra, de tal manera que no se entienda que es una más otra, más otra. Creo que estamos claros y redactemos en este sentido.

CONCEJAL SR. ALONSO MORENO: Gracias señor Alcalde, señoras y señores Concejales, yo sugiero que en el Art. 4 de la Sección II, que habla sobre los principios



Secretaría
**General del
Concejo**

del sistema, se incluya en el numeral 2, después de la palabra calendario, "horario", con el propósito de establecer un control riguroso del cumplimiento de la ruta a las horas y minutos establecidos y de esta manera se da el respeto a los derechos de los ciudadanos a tener un servicio público de calidad, como lo indica en la Constitución de la República, Art. 264 numeral 6.

En el Art. 4, y por supuesto ahí se emiten los tiempos grandes de espera a un bus alimentador a un Trole y a la vez se cree una cultura en el transporte público a todos los ciudadanos y ciudadanas de la capital del Distrito Metropolitano de Quito.

Este aporte lo hago Alcalde, porque incluso con usted estuvimos en uno de los corredores hace algunos días y vivimos el problema, de tal manera que si aprovechamos la reforma a la Ordenanza y de una vez legislamos en este concepto prevenimos lo que puede ser a futuro. Gracias Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Muy bien, creo que no hay ningún problema, es un elemento de protección al usuario y es un elemento que está incorporado en cada contrato concreto, es decir, ahí están frecuencias y horarios. Yo estoy completamente de acuerdo con el planteamiento. A ver quisiera tal vez clarificar para ir resolviendo otro elemento que ha planteado Dénneq que es claro.

Miren, nosotros hemos manejado una relación yo creo que compleja, pero respetuosa, porque lo más fácil es haber hecho dejar de defender la autoridad pública, pero también establecer una confrontación. Hemos hecho lo más difícil que es construir una relación respetuosa, pero es compleja. La configuración de compañías que recojan la mayoría de operadoras es una cosa que no pasa por nosotros, y ustedes recuerden para el tema de la operación del corredor sur oriental, y en alguna medida el sur occidental, y no voy a poner un ejemplo, digamos el corredor x, que tiene 15 operadoras, la voluntad de constitución de esas operadoras en una compañía mayoritaria o minoritaria no es Municipal, es del privado. Por eso me parece que es necesario dejar abierto que la autoridad pública establezca si no hay un acuerdo con todos, con algunos de ellos, porque si nos maniatamos, a decir, con la compañía que recoge a la mayoría, nos fregamos, yo realmente creo que sería francamente dar un paso atrás. Eso lo que hace es fortalecer la capacidad que puede tener alguien de bloquear y debilitar la autoridad pública y hay que distinguir claramente dos modelos contractuales que tenemos, cuando nuestra empresa pública que es operadora necesita contratar alimentadores, y los compañeros que están en el Directorio lo saben, no estamos contratando operadores, eso



Secretaría
**General del
Concejo**

es un régimen diferente. Cuando contratamos digamos la operación del corredor y del alimentador es un régimen diferente, son dos regímenes diferentes.

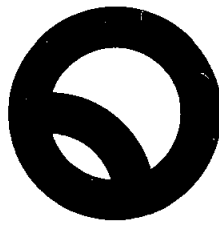
Entonces no es que se establecen modelos de competencia diferentes, pero son dos lógicas diferentes, si nosotros requerimos alimentadores para un corredor operado por nosotros, contratamos, no requerimos que sean un operador nuestro, porque contratamos buses, el operador somos nosotros. Y lo que hacemos es incorporar a nuestro sistema de alimentación, que es diferente a como operamos por ejemplo, un corredor x, en donde todo el corredor, es operado por un privado.

Entonces esto quisiera que se entienda, que se trata de dos modelos diferentes, si nosotros a todo le hacemos un solo modelo, vamos a maniatarnos también la capacidad de contratar, muchas veces están los propios, prestadores privados a nuestros corredores en calidad de alimentadores. Entonces son dos regímenes diferentes en este sentido. No sé si está claro.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: El criterio que usted acaba de expresar, me parece que en el literal c) del Art. 21, se amarra el proceso a que se llegue a un acuerdo con todas las operadoras del transporte, dice: En caso de planificadora, administradora del sistema y todas las operadoras no pudieran llegar a un acuerdo, yo creo que hay que eliminar la palabra todas, porque puede ser un acuerdo parcial.

SEÑOR ALCALDE: Leamos el texto completo.

SECRETARIA GENERAL: Artículo 21, del Procedimiento de Delegación a la Iniciativa Privada. Uno, cuando a partir de la fecha de vigencia de este título, el administrador o administradora del sistema, requiere la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en los subsistemas de transporte Metrobus Q, o transporte convencional o sus componentes, de los que hubiere determinado en sus instrumentos de planificación, procederá del siguiente modo: Literal a) Convocará a las operadoras de transporte que sean titulares de títulos habilitantes en las zonas de influencia del subsistema de transporte o sus componentes que se encontraren prestando el servicio de transporte público de pasajeros para procurar arribar a acuerdos para su intervención en la gestión u operación del servicio de transporte público de pasajeros en el subsistema y/o sus componentes.



**Secretaría
General del
Concejo**

SEÑOR ALCALDE: Ya, primer paso, todos operemos, convocatoria a todos, ese es el primer paso, clarísimo, entonces nadie dice no yo soy más grande, más chiquito, todos, o sea la primera opción es la unidad, la primera opción es que se lleven bien, la primera opción es que se articulen, pero eso tiene un tiempo. Vamos al b).

SECRETARIA GENERAL: B) Durante 120 días calendario las operadoras del transporte y el administrador del sistema buscarán un acuerdo que permita ajustar intervención de las operadoras de transporte a los instrumentos de planificación expedidos por el administrador o administradora del sistema, para mayor claridad el administrador o administradora del sistema podrá llegar a acuerdos con una o varias de las operadoras si ello no fuera posible con todas las operadoras convocadas para este propósito.

SEÑOR ALCALDE: Está entendido. Entonces ahí para todos, hay un tiempo, no hay acuerdo, el Municipio tiene facultad de hacer acuerdo, es lo lógico. Es decir, la facultad ahí tiene la autoridad pública después de 6 meses. Que es el tiempo suficiente para que efectivamente operen los procesos de articulación, porque si no lo que nos puede pasar y lo que nos ha pasado es que quedamos bloqueados todos. Creo que es lo más lógico.

CONCEJAL DR. NORMAN WRAY: Si es que ese es el camino que se tiene que seguir, es decir, para hacer lo que dice el inicio del articulado, quizás hay un poco confusión en los literales, entonces, hay que poner: Uno punto uno, uno punto dos, para que quede absolutamente claro que eso sigue un orden. Podía tomarse de manera separada cada uno de ellos y podía generar un tipo de confusión. Si ese es el sentido y el espíritu, creo que eso puede ser una ayuda.

SEÑOR ALCALDE: Correcto, estos elementos son precisos, porque además yo creo que ésta es una Ordenanza que nos van a agradecer los que vengan después de nosotros, porque hay un camino muy claro después de la experiencia que ha habido y creo que es bueno también para los señores transportistas, porque así todos sabemos a qué atenernos y el administrador quien quiera que sea, tiene reglas claras de cuál es el procedimiento.

SECRETARIA GENERAL: C) En caso de que el administrador o administradora del sistema y todas las administradoras de transporte no pudieren llegar a un acuerdo satisfactorio en el plazo o periodo previsto en la letra precedente en aplicación de los principios del sistema previstos en este título y los instrumentos de planificación expedidos por el administrador o administradora del sistema, éste deberá encomendar la

(Handwritten signature)



**Secretaría
General del
Concejo**

gestión del servicio de transporte público de pasajeros a la Empresa Pública Metropolitana que corresponda.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Mi interpretación aquí, es que uno puede llegar a un acuerdo con una o con todas, o varias y puede cubrir todo o parcialmente el sistema.

SEÑOR ALCALDE: Claro, efectivamente.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Entonces al amarrar en el literal c) a todas y solo cuando todas no lleguen a un acuerdo, entonces ahí se encarga el sector, cuando puede haber una combinación de las dos formas, entonces hay una parte que se atiende por el sector privado, con las que se llegó a un acuerdo y puede haber un segmento que se atiende por el sector público, es cuestión de eliminar todas, y dejar abierta la posibilidad de que un segmento o la totalidad del sistema sea encargado a la Empresa Pública Metropolitana.

SEÑOR ALCALDE: Evidentemente, en cuyo caso lo que se operará es la titularidad, será en ese caso la empresa de pasajeros y podrá contratar por régimen de contratación directa ya la alimentación. Esa es la idea, el objetivo en definitiva es que el usuario no se quede sin opciones y que el Municipio tampoco. La primera alternativa y esto les he dicho en varias ocasiones, a veces se piensa que es un tema de discurso demagógico. La primera opción es tener un sólido acuerdo respetuoso con los pasajeros, con los operadores que han trabajado históricamente. La segunda opción siempre es el servicio al usuario. Entonces ese es el sentido, tal vez sacar la palabra "todas" y poner "la" simplemente, de tal manera a que no esté atado a que son dos. Creo que el procedimiento está nítido. No sé si hay más observaciones.

CONCEJAL B.A. PATRICIO UBIDIA: Si Alcalde, hubo una observación de parte de la Procuraduría con respecto a las disposiciones generales que se acojan y se adjunten normativas constitucionales que fortalezcan más bien esos principios, las disposiciones, le pediría al señor Procurador si es que nos puede tal vez mencionar que fueron determinados, con la disposición general específica en la primera. Pedir más bien si es que el Procurador nos puede ayudar con eso.

PROCURADOR METROPOLITANO: Señor Alcalde, señoras y señores Concejales. Las disposiciones generales buscan evitar la concentración de capital en todo este sistema de transporte y el acaparamiento del control de las operadoras organizadas como



**Secretaría
General del
Concejo**

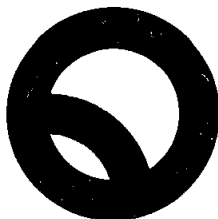
compañías mercantiles. Este texto que se redactó en la Ordenanza tiene obviamente un respaldo constitucional, que se encuentra en los Arts. 334 numeral 1 de la Constitución, y el Art. Siguiente 335 en los dos incisos del primero y el segundo. Procuraduría sugiere que con el fin de que este texto redactado tenga sustento constitucional se incluya al inicio de las disposiciones generales, especialmente la primera un texto que diga lo siguiente: Con el fin de que la prestación del servicio público de transporte de pasajeros sea regulada para lograr el acceso equitativo a los factores de producción y evitando monopolios y oligopolios conforme lo dispone los artículos 334 numeral 1 y 335 de la Constitución de la República, prohíbase al administrador o administradora del sistema y ahí seguir con la redacción que estaba al inicio.

Respecto del numeral segundo de la disposición primera, se sugiere que se aclare que estos conceptos de concentración de capital restringida, se apliquen solamente a las compañías mercantiles organizadas como operadoras, que no cuenten en sus activos con la totalidad de la flota de vehículos afectos a la prestación del servicio de transporte de pasajeros. Yo creo que con eso queda zanjada cualquier duda sobre que este texto no tiene respaldo constitucional, esa ha sido la sugerencia, señor Alcalde, señoras y señores Concejales.

SEÑOR ALCALDE: Muy bien, creo que eso clarifica y brinda en un marco constitucional un planteamiento aquí es que vamos, no tenemos nada en contra de quienes hayan acumulado, pero evidentemente nuestro criterio es trabajar con las empresas en donde la gente que tenga buses es la gente que presta servicio. Eso además establece reglas claras de juego en el sistema, es un paso muy importante en la democratización en la consolidación de estructuras empresariales, que a veces es una locura que las compañías no se conforman con el capital de giro que es el propio bus. Lo lógico, lo adecuado, lo sensato es que los buses son el capital obvio de una compañía que está dedicada a este giro. Esto va a clarificar enormemente también las relaciones que tenemos en este sentido.

No sé si hay algún tema. Por favor Dénneky.

CONCEJALA ECON. DÉNNECY TRUJILLO: De la propuesta que yo había hecho en el Art. 12, insisto había solicitado que en vez de que diga cumplimiento de las políticas, diga cumplimiento de la normativa, no sé si está aprobado o no eso. Es el Art. 12 numeral 1.



Secretaría
**General del
Concejo**

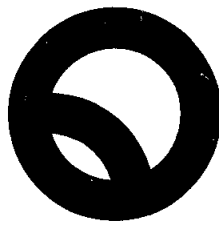
SEÑOR ALCALDE: A ver veamos el 12, tengo ya sistematizadas todas las observaciones veamos el 12, en que numeral.

CONCEJALA ECON. DÉNNECY TRUJILLO: En el numeral 1. Es competencia de la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito de conformidad con el Orgánico Funcional del Distrito Metropolitano de Quito, la evaluación del cumplimiento de las políticas, cuando creo que es obligación del cumplimiento de la normativa. Y en el artículo que estábamos tratando el Art. 18 y 19 que el compañero Concejal Jorge Albán ya se cambió al 21, yo lo que creo es que habiendo dos tipos de contratación, no es que no esté claro dentro de la normativa, lo que yo insisto es que habiendo dos tipos de operadores, porque hay dos tipos de contratos, eso no quita la responsabilidad que deben cumplir en el mismo marco jurídico la una operadora y las otras operadoras, es decir, que tanto para el uno, la reglamentación el control y las sanciones deben cumplirse igual para los dos tipos de contratos. Pero el Art. 18 y 19, que habla justamente de estos modelos de contratación hace una diferencia entre el un operador y el otro operador.

SEÑOR ALCALDE: Es que Dénnecy el un caso no es una operadora, ese es exactamente el tema, en un caso no contratas operadoras, contratas unidades específicas, en el otro caso, en cambio sí es una operadora, éste es un poco el tema, en el un caso lo que contratamos son unidades que se incorporan a la operación que normalmente hacemos nosotros por gestión directa. Entonces esto es clave porque tiene que ver incluso con procedimientos en el Instituto de Compras Públicas, si nosotros como Municipio necesitamos para el Trole mañana 15 unidades más para poder operar, dar alimentación, no tenemos que contratar una operadora, tenemos que contratar los buses. Me explico, no sé si está claro, pero si vamos a operar, el corredor sur-occidental globalmente, evidentemente ahí contratamos una operadora, son dos cosas diferentes. Antes estaban como una sola cosa y tuvimos que trabajar con el INCOP para hacer entender que son dos cosas diferentes, eso es bueno además también para los transportistas, porque muchas ocasiones precisamente hay flota que queda remanente de la organización, nosotros perfectamente podemos contratar directamente sin tener el complejo proceso de constitución de esa operadora. Ese es el sentido Dénnecy, yo creo que queda claro. Voy a sintetizar las observaciones, ha sido un buen debate.

CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO: De acuerdo a lo que plantea la compañera Concejala Trujillo, respecto de políticas por normativa. La Secretaría de Movilidad

Luisa



**Secretaría
General del
Concejo**

justamente es el ente rector, el control de las políticas, porque no solo hablamos de un instrumento, sino de toda una propuesta de políticas, entonces yo propondría que quede como políticas, dentro de eso está la normativa.

SEÑOR ALCALDE: Le sugiero que queden de las políticas y para que sea específico de esta normativa. Entonces sería: "de las políticas" y para que sea específico: "y de esta normativa". Para que tengamos también capacidad de control de cumplimiento de esta norma que es la que estamos dictando, creo que es lo más adecuado.

CONCEJALA ECON. DÉNNECY TRUJILLO: Lo que he puesto a debate es lo que tiene que ver con la disposición transitoria tercera que hace referencia a los mecanismos de caja común y cámara de compensación y había yo propuesto ahí que de una vez fijemos un cronograma de cómo vamos a implementar este proceso de la caja común, es cierto que tenemos un tiempo que la misma Ley nos dice en qué tiempo debe implementarse, sin embargo, creo que no deberíamos esperar que ese tiempo se cumpla y que nosotros no sepamos cómo se va a implementar el tema de la caja común. Entonces si me interesaría que se lea lo que dice la disposición transitoria y la propuesta que he hecho para ver qué se puede empatar entre lo uno y lo otro por favor.

SEÑOR ALCALDE: Sírvase dar lectura a esa transitoria.

SECRETARIA GENERAL: La propuesta dice: "El administrador del sistema conjuntamente con las operadoras del servicio de transporte público de pasajeros, a partir de la promulgación de la presente Ordenanza, iniciarán un proceso conjunto en base a un cronograma consensuado, según en el cual en el término de 18 meses se ejecutará el mecanismo de caja común y cámara de compensación. La aplicación del presente artículo corresponderá al administrador del sistema, quien rendirá semestralmente cuentas del cumplimiento del cronograma consensuado al Concejo Metropolitano de Quito".

SEÑOR ALCALDE: Observaciones sobre el tema, o sea, mi opinión es que no estoy tan seguro que atemos, me parece que es una obligación hacer una información pública y transparente, no estoy tan seguro que la gestión de un instrumento de administración que es el cronograma tenga que estar permanentemente atado al Concejo. Yo lo que creo es que, sí, debe haber un artículo que exhorte el tiempo al plazo ese, digamos, de aquí a ese plazo avancemos, que tengamos esto como un mandato a nivel administrativo el establecimiento de un cronograma y la premura de ir al modelo de caja común. En eso estoy completamente de acuerdo, porque lo que puede pasar como muchos casos, es que

Puc



**Secretaría
General del
Concejo**

esperamos que la semana anterior, formulemos un artículo en este sentido, pero no atemos a que el Concejo esté negociando con las operadoras un cronograma, eso nos puede generar problemas. Creo que lo que podríamos acordar es tener un artículo en donde claramente se exhorte y se disponga la inmediata estructuración de un modelo de caja común y de compensación.

CONCEJAL DR. NORMAN WRAY: En general tengo una preocupación que quiero poner sobre la mesa para tener una respuesta sobre eso. En algunas partes de la propuesta hay temas que se tratan que a través de Ordenanza que constan en otras normas como Leyes, el tema por ejemplo, de la Ley de Control de Mercado, en lo que especifica como temas de concentración, lo que tiene que posiblemente con esta facultad de concentración de control restringida, sobre la cual hay una regulación a la Ley de Compañías en los derechos de los socios y accionistas y en general otras disposiciones que sí quisiera tener un criterio quizás de la Procuraduría en el sentido de entender qué pasaría en el momento de la aplicación del tema, puesto que en el funcionamiento de una sociedad comercial como es ésta, podría en algún momento darse una circunstancia en la cual la Ordenanza podría entrar en conflicto con una regulación de carácter legal nacional, por lo que ahí se estipula. Entonces no sé si es que ese es el caso, es una duda que quiero poner sobre la mesa, para de una vez saber cómo se está tratando este tema.

SEÑOR ALCALDE: Fue un tema de discusión importante, nosotros podemos establecer una norma mandataria para nuestro administrador, yo también tenía esta preocupación, pero lo que dice es, no le dice como constituir a, b, c, compañías, lo que dice a nuestro administrador es como establecer un proceso de contratación. Me explico, sobre la base de el concepto que está por eso sustentando constitucionalmente, de promover la democratización de propiedad, etc., por eso estamos amparando, es la Constitución, exactamente esa es la idea, por eso la necesidad de incorporar un considerando constitucional y remitirse precisamente a eso. Creo que está suficientemente claro.

A ver, entonces, fortalecemos el tema del derecho al usuario. Incorporamos lo correspondiente al tema de frecuencias y cumplimiento de horarios. Clarificamos exactamente que esta revocatoria, no se trata de una revocatoria de ruptura, sino de decisión unilateral por efectos de planificación. Queda claro que los mecanismos de compensación son excluyentes, es el uno, el otro, o el otro, no los tres. Clarificamos exactamente que en el Art. 21, queda políticas y normativa, o sea es el cumplimiento de políticas y normativa. Establecemos claramente la consideración constitucional en los considerandos y los criterios planteados por el Procurador. Hacemos un artículo de

(M)



**Secretaría
General del
Concejo**

exhortación a los temas de casa común y mecanismos de compensación. Básicamente esas son las observaciones que han sido planteadas. Con estas observaciones voy a pasar a votación.

CONCEJAL B.A. PATRICIO UBIDIA: Si Alcalde, a ver, me gustaría hacer una reseña de todo el proceso como se ha venido llevando a cabo, creo que es importante saber cuál es el espíritu de esta Ordenanza. En realidad creo y pienso que es una Ordenanza histórica para la ciudad, lo que teníamos en el pasado eran dos tipos de sistema. Por un lado, el sistema metropolitano de transporte que funcionaba a su manera, y por otro lado el sistema de transporte convencional que lo hacía de diferentes formas. Lastimosamente no había regulación, no había control y mucho menos había una integración de los sistemas, esto nos dificultaba sobre todo a la ciudadanía, en el tema de los costos y los pasajes, por lo general la gente más humilde no es que tomaba un solo bus, no es que el pasaje le costaba solo 25 centavos, sino que por lo general tenía que tomar tres o cuatro buses y esto le significaba un dólar diario, que si hablamos en términos generales, una familia de cuatro o cinco integrantes ya representa mucho más. Creo que lo que queremos llegar es a una integración tanto en lo físico como en lo tarifario, esto va a ser vital para la ciudad.

Además quiero decir, que lo que sucedía también es que tenemos una Ordenanza la 247 y que ésta Ordenanza le facultaba al Alcalde en su momento a que sea quien pueda negociar con las diferentes operadoras, lo que teníamos en el pasado era precisamente eso. Lastimosamente si es que las operadoras, la mayoría no se ponían de acuerdo, teníamos las ataduras para no poder poner en funcionamiento los respectivos corredores. Ahora estamos rompiendo esos esquemas, estamos trabajando, queda demostrado que cuando se trabaja de forma complementaria, de forma transparente, sobre todo haciendo respetar la autoridad pública, se puede llegar a un trabajo conjunto muy adecuado en beneficio de la ciudad.

Como le decía señor Alcalde, es una oportunidad histórica de los compañeros del transporte, de este Concejo Metropolitano y de la ciudadanía en general, de una deuda histórica que teníamos con la ciudad en lo que se refiere al tema de la transportación pública. A través de esto, lo que solicito y pido al Concejo Metropolitano, sobre todo un tema de la accesibilidad, creo que es importante la accesibilidad, no solo para las personas de la tercera edad o los estudiantes, que lastimosamente antes no tenían accesibilidad para las personas con algún tipo de discapacidad, sino sobre todo de la accesibilidad al 100% de los barrios de esta ciudad.



**Secretaría
General del
Concejo**

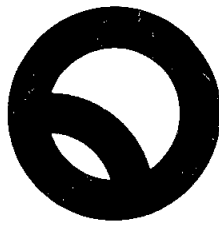
Hace pocos días atrás celebramos una efemérides más de la primera Constitución Quiteña hecha por los barrios de la ciudad, creo que el mejor homenaje que podemos darle a esta ciudad y a los barrios de Quito, es que podamos tener una cobertura al 100% de los barrios, creo que ese tiene que ser el objetivo principal y solicito tanto a la parte técnica, al Concejo Metropolitano encabezado por usted señor Alcalde y a ustedes compañeros del transporte que sea esta oportunidad histórica la que tengamos para poder dar y dotar a la ciudadanía del transporte que se merece. Eso Alcalde, y solicito y mociono con las observaciones recogidas que se apruebe en segunda instancia esta Ordenanza.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: No es un nuevo elemento, pero hay una preocupación que me acaban de comentar, en el sentido de que los mecanismos de compensación son excluyentes, es decir, entiendo yo,, un individuo no puede tener una ruta alternativa, una persona no puede tener una ruta alternativa, pero un operador de 100 puede tener 30.

SEÑOR ALCALDE: Está claro que se trata de excluyente para cada individuo. Con esas observaciones sírvase tomar votación de la Ordenanza.

SECRETARIA GENERAL:

NOMBRES	FAVOR	CONTRA	BLANCO
1. SR. JORGE ALBÁN	x		
2. ING. MANUEL BOHÓRQUEZ	Ausente		
3. ECON. ELIZABETH CABEZAS	Ausente		
4. ING. MARÍA SOL CORRAL	x		
5. LCDO. FREDDY HEREDIA	x		
6. PROF. LUISA MALDONADO	Señor Alcalde, solamente un razonamiento, yo quiero felicitar a la Comisión de Movilidad, en especial al compañero Patricio Ubidia, a		



Secretaría
**General del
Concejo**

	<p>usted señor Alcalde, porque realmente es una transformación en lo que se está haciendo, exhortar para que siempre sean tomados en cuenta los señores transportistas, estoy segura que la presencia de ellos aquí, es porque se ha discutido lo suficiente. Ésta es una Ordenanza macro, que permite ir hacia un sistema totalmente diferente que le beneficiará a la ciudad. Pero cualquier cosa que es impuesta no nos viene a bien, cuando tenemos los acuerdos, los consensos y la contraparte participando, entonces los resultados son estos. Exhorto eso que siempre se siga dialogando con los señores transportistas señor Alcalde, a favor.</p>		
--	---	--	--

mu



Secretaría
**General del
Concejo**

7. SR. ALONSO MORENO	x		
8. DR. PABLO PONCE	x		
9. SR. MARCO PONCE	Ausente		
10. LCDO. EDDY SÁNCHEZ	A favor, con una acotación, señor Presidente, aclarando la publicación del Diario el Comercio que decía que algunos Concejales no hemos dado quórum, si lo hemos dado compañeros dirigentes del transporte, hemos estado trabajando permanentemente en la Comisión y dando la cara aquí en el Concejo para construir una nueva ciudad, es la tercera información inexacta que se publica y amerita que se aclare. A favor.		
11. ECON. DÉNNECY TRUJILLO	Con las observaciones realizadas a favor.		
12. B.A. PATRICIO UBIDIA	x		
13. SRA. MACARENA VALAREZO	Con las observaciones a favor.		
14. DR. FABRICIO VILLAMAR	Ausente		

(Handwritten mark)



Secretaría
**General del
Concejo**

15. DR. NORMAN WRAY	Aspiro realmente de que la aprobación de esta Ordenanza ayude al objetivo fundamental que es reducir el índice de muertes en las calles en la ciudad de Quito, en donde el atropellamiento y accidentes de tránsito es la causa de muerte violenta más alta que hay en la ciudad y en el sentido de que se fortalezca sobre todo el servicio al usuario, y respeto a sus derechos a favor.		
16. DR. AUGUSTO BARRERA , ALCALDE	x		

SECRETARIA GENERAL: 12 votos a favor.

SEÑOR ALCALDE: Muy bien, tenemos una Ordenanza excelente, felicitaciones a todos, queda clausurada la sesión. Gracias.

RESOLUCIÓN No. 2012- 134

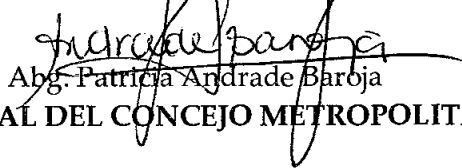
EL CONCEJO METROPOLITANO POR MAYORÍA (12), RESOLVIÓ APROBAR EN SEGUNDO DEBATE, LA ORDENANZA QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. (IC-O-2012-048).




Secretaría
**General del
Concejo**

SIENDO LAS DIECISÉIS HORAS CINCUENTA Y DOS MINUTOS, DEL MARTES VEINTIOCHO DE FEBRERO DEL AÑO DOS MIL DOCE, SE DA POR TERMINADA LA SESIÓN PÚBLICA EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.


Dr. Augusto Barrera Guarderas
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO


Abg. Patricia Andrade Baroja
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

 Transcripción: MSI
Revisado y depurado. PCP.