

ACTA No. 2014 - 28 - E

SESIÓN EXTRAORDINARIA DE 18 DE SEPTIEMBRE DE 2014.

SIENDO LAS DOCE HORAS CON CATORCE MINUTOS, DEL JUEVES DIECIOCHO DE SEPTIEMBRE DEL AÑO DOS MIL CATORCE, SE INSTALA LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, BAJO LA PRESIDENCIA DEL DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO, CON LAS SIGUIENTES SEÑORAS Y SEÑORES CONCEJALES:

- |                           |           |
|---------------------------|-----------|
| 1. SR. LUIS AGUILAR       | CONCEJAL  |
| 2. SR. JORGE ALBÁN        | CONCEJAL  |
| 3. SRTA. CARLA CEVALLOS   | CONCEJALA |
| 4. ABG. DANIELA CHACÓN    | CONCEJALA |
| 5. DR. PEDRO FREIRE       | CONCEJAL  |
| 6. SR. SERGIO GARNICA     | CONCEJAL  |
| 7. DR. MARIO GRANDA       | CONCEJAL  |
| 8. DRA. RENATA MORENO     | CONCEJALA |
| 9. ING. CARLOS PÁEZ       | CONCEJAL  |
| 10. SR. MARCO PONCE       | CONCEJAL  |
| 11. DR. ANTONIO RICAURTE  | CONCEJAL  |
| 12. LIC. EDDY SÁNCHEZ     | CONCEJAL  |
| 13. SRA. KAREN SÁNCHEZ    | CONCEJALA |
| 14. SRA. IVONE VON LIPPKE | CONCEJALA |

\*\*\*\*\*

ADEMÁS ASISTEN LOS FUNCIONARIOS:

DRA. ALEXANDRA PÉREZ  
DR. RÓMULO GARCÍA SOSA  
DR. MAURICIO BUSTAMANTE HOLGUÍN

ABG. MARÍA ELISA HOLMES ROLDÓS

\*\*\*\*\*

ADMINISTRADORA GENERAL  
PROCURADOR METROPOLITANO  
SECRETARIO GENERAL DEL  
CONCEJO METROPOLITANO  
PROSECRETARIA GENERAL DEL  
CONCEJO METROPOLITANO

SEÑOR ALCALDE: Muy buenas tardes, señoras y señores concejales, público presente, gracias por asistir a esta sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano. Señor Secretario, por favor, dígnese constatar el quórum.

Página 1 de 41

**SECRETARIO GENERAL:** Sí, señor Alcalde, contamos con la presencia de 14 señoras y señores concejales; y, la suya, señor Alcalde. Tenemos el quórum reglamentario para iniciar la sesión.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias, existiendo el quórum reglamentario, declaro instalada la sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, al amparo de lo dispuesto en el artículo No. 319 del COOTAD. Por favor, señor Secretario, dé lectura a dicha norma.

**SECRETARIO GENERAL:** *"Artículo 319.- Sesión Extraordinaria.- Los concejos regionales y provinciales, los concejos metropolitanos municipales y las juntas parroquiales rurales se podrán reunir de manera extraordinaria por convocatoria del ejecutivo del respectivo gobierno autónomo descentralizado o a petición de al menos una tercera parte de sus miembros. La sesión extraordinaria será convocada con al menos veinte y cuatro horas de anticipación y en ella se tratarán únicamente los puntos que consten de manera expresa en la convocatoria"*

Hasta ahí el artículo 319.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias, por favor, señor Secretario, dé lectura al orden del día.

**SECRETARIO GENERAL:** Orden del día:

**ÚNICO PUNTO:** Primer debate del proyecto de ordenanza metropolitana reformativa de la ordenanza metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, reformada mediante ordenanza metropolitana No. 279, sancionada el 7 de septiembre de 2012, por la cual se establece el proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional en el Distrito Metropolitano de Quito.

-----

Ingresó el concejal Sr. Héctor Cueva, 12h15 (15 concejales)

**SEÑOR ALCALDE:** Bien, siendo éste el único punto del orden del día, proceda con el mismo.

**SECRETARIO GENERAL:**

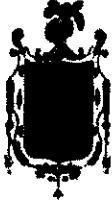
Primer debate del proyecto de ordenanza metropolitana reformativa de la ordenanza metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, reformada mediante ordenanza metropolitana No. 279, sancionada el 7 de septiembre de 2012, por la cual se establece el proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional en el Distrito Metropolitano de Quito.

-----

**SEÑOR ALCALDE:** Señoras y señores concejales, tienen ustedes la palabra. Concejales Sánchez.

**CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ:** Gracias, señor Alcalde, me voy a permitir hacer la exposición de motivos de la ordenanza, contra todo pronóstico se dio ya la sesión; gracias por este conglomerado humano que ha estado esperando bastante tiempo ya la resolución de este proceso de regularización.

La exposición de motivos que pone a consideración la comisión de Movilidad al Concejo.



**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Con Ordenanza Metropolitana Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 279 del 5 de septiembre de 2012, sancionada el 7 de los mismos mes y año, se reformó la Ordenanza Metropolitana No. 247, que establece el proceso de regularización del Servicio de Transporte Terrestre Comercial Escolar e Institucional en el DMQ.

**Ingresar el concejal Econ. Luis Reina, 12h16 (16 concejales)**



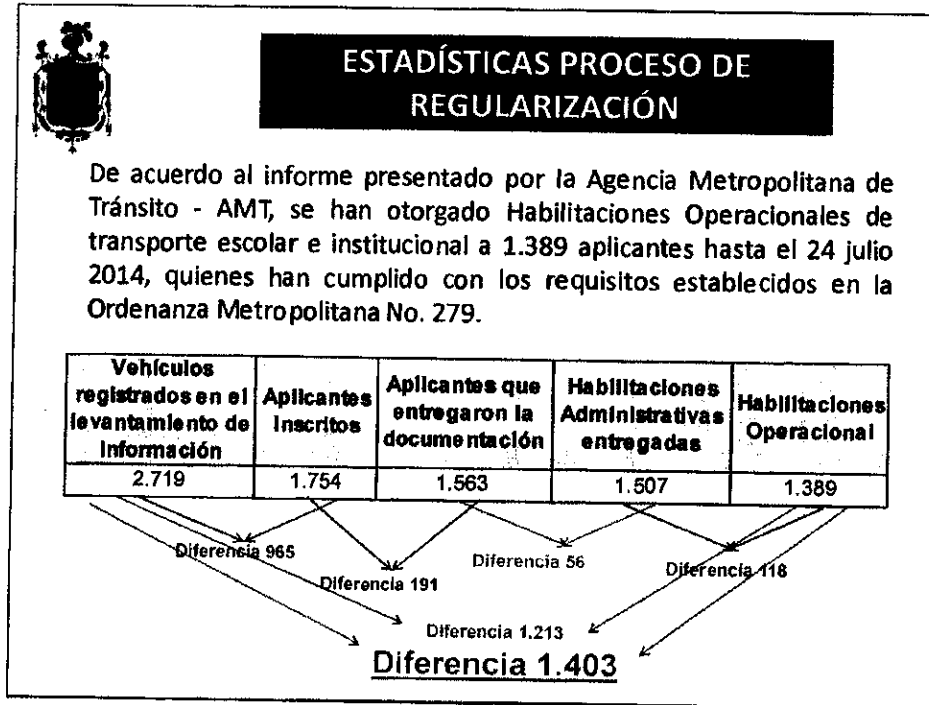
## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En las bases de la convocatoria, con sus alcances, establecidas para el proceso, se definió que el mismo concluía el 15 de septiembre del 2013.

Sin embargo, por la rigidez de los requisitos, así como por causas imputables a los aspirantes, solo se formalizó aproximadamente el 50%, actualmente un elevado porcentaje está prestando el servicio de manera irregular, porque no fue factible cubrir la oferta requerida en el estudio desarrollado por el Ministerio de Educación y por la Secretaría de Movilidad en el año 2012.

La ordenanza metropolitana reformativa a la ordenanza No. 247, la ordenanza No. 279 de 5 de septiembre, inició un proceso de regularización en el año 2012, proceso que concluyó el día de ayer. El Secretario de Movilidad, nos expuso en el seno de la Comisión, la resolución del cierre.

El resultado, es que el 50% de los convocados o que fueron objetos del proceso de regularización que se desarrolló en el marco de la ordenanza No. 279, todavía no ha alcanzado realmente la regularización por diferentes motivos, hay una oferta no regularizada que está cubriendo una demanda de transporte escolar en la población y esto es un tema de seguridad ciudadana, de seguridad de los escolares y de los colegiales y también, obviamente, de los ciudadanos que están sirviéndose de esta modalidad de transporte. Luego procede a dar lectura de la siguiente gráfica:



Tenemos una desagregación, realmente, al inicio en el 2012 existieron 2.719 aplicantes; y, quiero que se observe bien la lógica que adoptó este proceso, si bien es cierto hubo este registro de 2.719, apenas aplicaron 1.754 transportistas no regularizados, de los cuales únicamente presentaron 1.563 la respectiva documentación, existiendo ya una diferencia de 191; y existiendo más de mil aplicantes respecto del registro inicial.

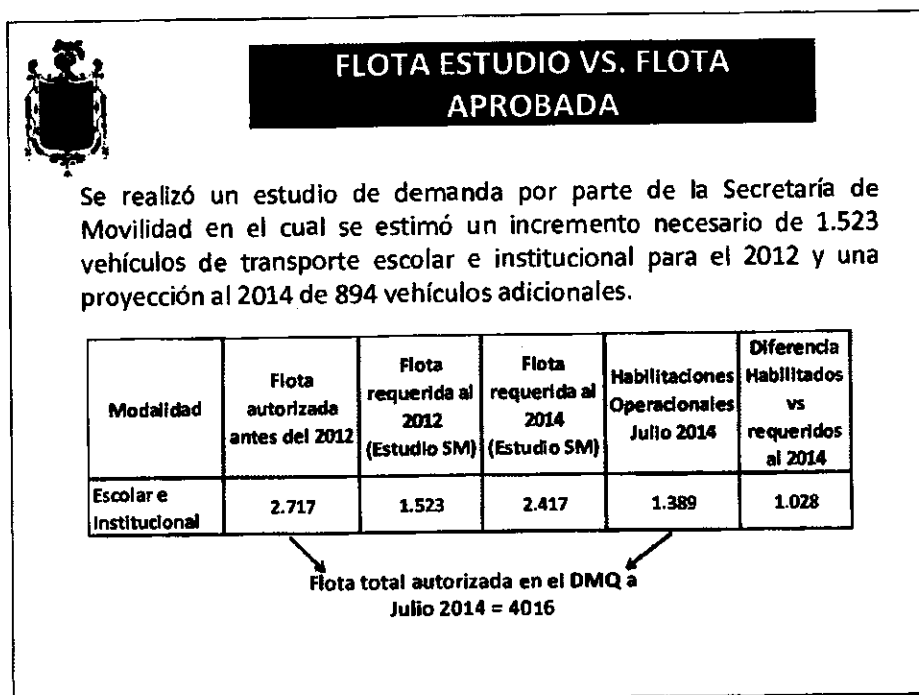
**Ingresó el concejal Sr. Mario Guayasamín, 12h18 (17 concejales)**

Luego, realmente alcanzaron, de estos 1.563 aplicantes, la primera habilitación administrativa 1.507, existiendo aquí una disminución de 56 aplicantes que, si bien es cierto, iniciaron con la entrega de documentación pero no cubrieron los requisitos y apenas están 1.389 prestadores de servicio de transporte que han alcanzado el permiso operacional; existiendo una diferencia inclusive entre quienes tienen la primera habilitación administrativa y quienes han alcanzado el permiso de operación, 118 prestadores de servicio todavía no alcanzan el permiso de operación.

La diferencia, como ustedes observan entre los registros que tenemos y quienes han alcanzado el permiso operacional es de 1.403 ciudadanos que están dando servicio de transporte escolar


no regularizado, y cuando decimos no regularizado, es el tema de no cumplir con la norma técnica y operativa vigente en este momento, señor Alcalde y miembros del Concejo.

En la siguiente gráfica tenemos el análisis de la flota de estudio versus la flota aprobada (Procede a dar lectura de la misma)



Esto se explica por el crecimiento de la población, año a año, sabemos que entre 50 y 60 mil habitantes por año crece la ciudad, y ese crecimiento implica demandas de una serie de servicios, entre ellos, el servicio de transporte escolar.

La flota autorizada, antes del inicio del primer proceso de regularización, es de 2.717, la flota requerida para el 2012, 1.523; y para el 2014, la flota requerida es de 2.417, adicionales a los que están legalizados. Se han legalizado con el primer proceso de regularización 1.389, existiendo una diferencia para cubrir la demanda del transporte escolar con oferta regularizada de 1.028 unidades. Es decir, al finalizar este proceso nuevo de regularización, Quito deberá contar con 4.016 unidades de transporte regularizada que dé un servicio adecuado a los escolares de la ciudad.



### RESULTADOS DEL PROCESO

Operadoras	Aspirantes	Operadoras	Aspirantes	Operadoras	Aspirantes	Total
25	607	25	900	1.389	118	1.507

607 aspirantes se incrementaron en 25 operadoras ya existentes y se crearon 25 nuevas operadoras que incorporaron a 900 aspirantes, dando un total de 1.507 aspirantes con Habilitaciones Administrativas, de los cuales 1.389 están totalmente formalizados quedando 118 aspirantes auto excluidos por varios incumplimientos.

**Diferencia flora requerida 2014 (1.028) + aspirantes pendientes (118)  
= 1.146 posibles a incrementar 2014**

Tenemos aquí los resultados del proceso, existen 25 operadoras legales antes del inicio del proceso que han absorbido a 607 aplicantes que estaban inmersos en el primer proceso de regularización, se han creado 25 nuevas operadoras, habido un incremento en esas de 900 aplicantes; habilitaciones administrativas operacionales 1.389, como ya se dijo, y están pendientes por lo que se manifestó en la primera diapositiva 108 prestadores de servicios para llegar a un total de 1.507.

Esa es la realidad, aquí queremos demostrar que inclusive, existe una gran cantidad de aplicantes que emigraron hacia las operadoras legales existentes; esto me permito indicar, toda vez que el presidente de la Federación de Transporte Escolar e Institucional, manifestaba una preocupación el día de ayer, que de pronto se están generando nuevas operadoras que están fuera de la estructura que él tiene.

En realidad este es un proceso que permite garantizar lo que está establecido en la Constitución, fundamentalmente, la libre asociación. El proceso que se llevó a cabo en el 2012, garantizaba eso, con el objeto de romper muchas veces viejas trincas y viejas prácticas de dirigentes que muchas veces han querido aprovecharse de lo que son estos procesos de regularización, como ustedes conocen, estos procesos de regularización son gratuitos y eso es lo que muchas veces afecta y hace sufrir a ciertos dirigentes.



### ANÁLISIS POR PROPIEDAD DE VEHÍCULOS EN ASPIRANTES INVENTARIADOS

#### Aspirantes con dos o más vehículos

Número de vehículos	Número de aspirantes
2	148
3	9
4	3
9	1
<b>Total</b>	<b>161</b>

Tenemos aquí un análisis por propiedad de vehículos, existen 148 aspirantes del registro inicial, que tienen 2 vehículos; 9 aspirantes que tienen tres vehículos; tres aspirantes que tienen 4 vehículos; miren ustedes, hay uno que realmente tiene nueve vehículos. Esto lo manifiesto porque, realmente, siempre hemos cuidado de que no existan formas de concentración del capital en operadoras que tienen una función sobre todo social y no queremos que se generen estas trincas y estos grupos de poder que tanto daño han hecho al transporte en sus diferentes modalidades en el Distrito Metropolitano de Quito.

A continuación tenemos en la siguiente gráfica una información que es importante dar a conocer, por lo que procedo a dar lectura de la misma.





## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

- ❖ Con fecha 23 de julio de 2014, en Sesión de Comisión de Movilidad la Secretaría de Movilidad **RECOMIENDA** que, se realice el nuevo proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional.
- ❖ En Sesión de Comisión de Movilidad con fecha 17 de Septiembre de 2014, se conoce la resolución administrativa No. 0005-SM-2014 de la Secretaría de Movilidad, mediante la cual se concluye definitivamente el proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional 2012.
- ❖ Ante lo señalado es necesario regularizar el servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional en el Distrito Metropolitano de Quito y establecer un procedimiento de regularización del ejercicio de la actividad que se ajuste al ordenamiento nacional y metropolitano, que permita coadyuvar a la seguridad de las personas, bienes, ambiente, el orden público y la convivencia ciudadana.

Esto lo indico porque realmente todo lo que ingresa a la comisión, y saben los miembros, se lo trata con sustento técnico, y estas recomendaciones son de orden técnico, en base a los cuadros que he presentado de manera resumida.

Es necesario informar esto, con el objeto de manifestar al Concejo que es preciso acoger la recomendación de la Secretaría de Movilidad, acoger el criterio legal de Procuraduría e impulsar un nuevo proceso de regularización del transporte escolar, que más allá que satisfacer un pedido de un segmento importante de transportistas escolares lo que busca es mejorar los niveles de seguridad ciudadana. Si nosotros aseguramos formas de transporte escolar que cumplan las normas técnicas y operativas eficientes, obviamente, coadyuvamos a la disminución de los índices de accidentabilidad en este segmento de transporte.



**PROYECTO DE ORDENANZA REFORMATORIA A LA  
ORDENANZA METROPOLITANA No. 247  
SANCIONADA EL 11 DE ENERO DEL 2008 Y DE LA  
ORDENANZA METROPOLITANA No. 279  
SANCIONADA EL 7 DE SEPTIEMBRE DE 2012, QUE  
ESTABLECE EL PROCESO DE REGULARIZACIÓN DEL  
SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL  
ESCOLAR E INSTITUCIONAL EN EL DISTRITO  
METROPOLITANO DE QUITO**



**EL PROYECTO DE REFORMA A LA  
ORDENANZA METROPOLITANA No 279,  
CONTIENE:**

- 20 Considerandos
- 5 Artículos
- 1 Disposición General
- 1 Disposición Final



## CONSIDERANDOS:

- **Que**, el número 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante la Constitución), que establece que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales: *"Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal"*, sin perjuicio del ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno previsto en el artículo 260 ibídem;
- **Que**, de conformidad con los artículo 266 de la Constitución y 85 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos, entre otras, ejercen las mismas competencias de los gobiernos municipales;



- **Que**, las letras f) del artículo 55 y q) del artículo 84 del COOTAD establecen que los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos tendrán la competencia exclusiva de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial;
- **Que**, el artículo 125 del COOTAD determina que, las competencias constitucionales exclusivas de las que son titulares los gobiernos descentralizados autónomos se asumirán e implementarán de manera progresiva;
- **Que**, el Distrito Metropolitano de Quito, en aplicación de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, específicamente el número 2 del artículo 2, vino ejerciendo legalmente desde el año 1993, las competencias de planificación, regulación y coordinación en todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su Jurisdicción;



- **Que**, de conformidad con el artículo 51 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), los servicios de transporte terrestre se clasifican en público, comercial, por cuenta propia y particular; y, según lo previsto en el artículo 57 del mismo cuerpo normativo, se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentra el servicio de transporte escolar e institucional y los demás que se prevean en el Reglamento;
- **Que**, el artículo 53 de la LOTTTSV prohíbe toda forma de monopolio y oligopolio en el servicio de transporte terrestre;
- **Que**, la Disposición General Vigésima Segunda de la LOTTTSV establece la prohibición de intermediación en el transporte escolar e institucional;



- **Que**, la Disposición Transitoria Octava de la LOTTTSV prescribe que: *"las municipalidades que actualmente ejerzan competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones de la Constitución y del COOTAD"*;
- **Que**, la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, Sustitutiva de la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Primero, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, regula, entre otros ámbitos, la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito;



- **Que**, la Disposición General Décima Primera de la Ordenanza Metropolitana No. 247 dispone que el órgano competente municipal, "(...)por un plazo de 10 años contados a partir de la promulgación de la referida ordenanza, no receptorá solicitudes tendientes a obtener informes previos para la constitución de compañías o cooperativas de transporte público terrestre, en cualquier modalidad, que pretenda operar dentro de la zona urbana del Distrito Metropolitano de Quito. En caso de inminente necesidad, será el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito quien dispondrá al órgano competente realizar el estudio y los resultados del mismo serán presentados para su aprobación al Concejo Metropolitano de Quito";



- **Que**, el artículo 55 del Reglamento a la LOTTTSV, publicado en el segundo suplemento del Registro Oficial No. 731 de 25 de junio de 2012 (Reglamento) establece que: *"El Servicio de Transporte Terrestre Comercial consiste en trasladar a terceras personas y/o bienes, de un lugar a otra, dentro del ámbito señalado en este reglamento. La prestación de este Servicio estará a cargo de las compañías o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas para este fin. Esta clase de servicio será autorizado a través del permiso de operación. (. . .)";*
- **Que**, de conformidad con el numeral 1 del artículo 62 del Reglamento, el servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional consiste en: *"El traslado de estudiantes desde sus domicilios hasta la institución educativa y viceversa; y, en las mismas condiciones al personal de una institución o empresa pública o privada . Deberán cumplir con las dispasiciones del reglamento emitido para el efecto por la ANT y las ardenanzas que emitan los GADs (. . .)";*



- **Que**, el artículo 63 del Reglamento establece los tipos de vehículos con los cuales se puede prestar el servicio de transporte terrestre comercial escolar e Institucional;
- **Que**, el Capítulo IV "*Del Transporte Escolar*" del Título III del Libro IV del Reglamento, garantiza la seguridad de los estudiantes en la transportación escolar y dispone las condiciones y requisitos de los vehículos y el tipo de licencia requerida a los conductores para prestar este servicio;
- **Que**, para hacer efectivos los derechos previstos en el Capítulo VII, "*De los Pasajeros del Transporte Escolar*" del Título III del Libro IV del Reglamento, se enuncian las obligaciones para los prestadores de este servicio que deben asegurarse a través del cumplimiento de la normativa vigente y de las normas técnicas que se expidieren para el efecto;



- **Que**, el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, mediante Resolución No. 005- DIR-2012-ANT de 9 de febrero de 2012, aprobó el Reglamento de Transporte Comercial Escolar e Institucional, el cual en sus artículos 1, inciso segundo, 15 y 16 dispone que, los GADs, en ejercicio de sus facultades reguladoras y dentro de sus competencias, podrán emitir las ordenanzas que complementen dicho reglamento, sin contravenirlo; y, podrán determinar los requisitos para la obtención del permiso de operación;
- **Que**, el inciso segundo del artículo 40 del Reglamento de Transporte Comercial Escolar e Institucional, establece que: "*Las operadoras de transporte escolar e institucional legalmente autorizadas para prestar su servicio, registrarán obligatoriamente un ejemplar de cada uno de sus contratos de servicios en las Unidades Provinciales de la Agencia Nacional de Tránsito o en los GAD 's que hayan asumido las competencias de acuerdo al Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, los cuales deberán ser ingresados en el registro respectivo*";



- **Que**, la Ordenanza Metropolitana No. 279, sancionada el 7 de septiembre de 2012, Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No.247, sancionada el 11 de enero de 2008, establece el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Terrestre Comercial Escolar e Institucional en el Distrito Metropolitano de Quito;
- **Que**, es necesario establecer un procedimiento transitorio para concluir la regularización del Servicio de Transporte Terrestre Comercial Escolar e Institucional en el Distrito Metropolitano de Quito, que se ajuste al ordenamiento nacional y metropolitano y que permita coadyuvar a la seguridad de las personas, bienes, ambiente, el orden público y la convivencia ciudadana; y,



En ejercicio de las atribuciones que le confieren los artículos 57, letra a) y 87, letra a), del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD); y los artículos 2 número 2 y 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito.

**EXPIDE:**

**LA SIGUIENTE ORDENANZA REFORMATORIA A LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 247 SANCIONADA EL 11 DE ENERO DEL 2008, Y DE LA ORDENANZA METROPOLITANA N 279 SANCIONADA EL 07 DE SEPTIEMBRE DE 2012, QUE ESTABLECE EL PROCESO DE REGULARIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL ESCOLAR E INSTITUCIONAL EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**



## ARTÍCULOS:

- **Artículo 1.-** Sustitúyase el artículo innumerado (14), número 1 por el siguiente:  
"1. Solo podrán aplicar al proceso de regularización de transporte comercial escolar e Institucional, las personas naturales que sean propietarias de máximo dos vehículos que presten el servicio de transporte escolar e Institucional."
- **Artículo 2.-** Sustitúyase el artículo innumerado (14), número 2, por el siguiente texto:  
2. Los requisitos que los aplicantes deberán cumplir para participar en el proceso de regularización del transporte terrestre comercial escolar e institucional son:



- I Que el automotor conste en el inventario de vehículos en que actualmente esté prestando el servicio, realizado por la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a inicio del presente proceso de regularización (plazo al inicio de la convocatoria).
- II Demostrar ser el titular del vehículo dentro del plazo de 30 días contados a partir de la presentación de los documentos conforme lo establecido en las bases de la convocatoria. Para el caso de vehículos con reserva de dominio deberán justificar con el certificado de matrícula y la documentación emitida por la institución financiera, certificado del registro mercantil actualizado y cédula del deudor.
- III Tener nacionalidad ecuatoriana, o contar con las autorizaciones o permisos de trabajo expedido por el Ministerio de Relaciones Laborales o su equivalente, con arreglo a lo dispuesto en la legislación sobre derechos de los extranjeros en el Ecuador.





- IV No adeudar al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) y al Servicio de Rentas Internas (SRI).
- V No ser servidora o servidor público; o miembro activo de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional.
- VI Haber cumplido los requisitos generales de circulación del vehículo en el Distrito Metropolitano de Quito.
  - **Artículo 3.-** Sustitúyase el artículo innumerado (16), número 2, letra b, por el siguiente texto:
  - **b) Recepción de documentos del aplicante y del vehículo**  
Con base en el registro de prestadores, la Autoridad Administrativa Otorgante notificará al aplicante del servicio, el lugar y la fecha en donde deberá entregar la documentación de respaldo para justificar su condición de prestador del servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional. Esta documentación es la siguiente:



- **b) Recepción de documentos del aplicante y del vehículo**  
Con base en el registro de prestadores, la Autoridad Administrativa Otorgante notificará al aplicante del servicio, el lugar y la fecha en donde deberá entregar la documentación de respaldo para justificar su condición de prestador del servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional. Esta documentación es la siguiente:
  - I Cédula de ciudadanía o de identidad y certificado de votación de la o el aplicante.
  - II Licencia de Conducir de acuerdo a la normativa vigente. Se exceptúa la presentación de este requisito al o a la aplicante con discapacidad debidamente certificada por el CONADIS o la autoridad competente, respecto a la inhabilidad para conducir un vehículo a motor.



- III Matrícula vigente o factura original o contrato notariado de compra-venta del vehículo a nombre de la o el aplicante.
- IV Certificado original actualizado del Ministerio de Relaciones Laborales, en sentido de que la o el aplicante no desempeña función pública.
- V Certificado de la autoridad competente de que la o el aplicante no tiene la calidad de integrante activo de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional.
- VI Certificado actualizado de que el vehículo de propiedad de la o el aplicante ha aprobado la Revisión Técnica Vehicular. Se aceptará el certificado condicional vehicular por los defectos relacionados con la prestación del servicio que se determinarán en las bases de la convocatoria.



- VII Certificado de no adeudar ningún valor al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y al Servicio de Rentas Internas.
- VIII Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente, del vehículo de la o el aplicante; y,
- IX Declaración juramentada ante un Notario Público del Distrito Metropolitano de Quito, indicando el nombre de las instituciones educativas, entidades públicas, privadas o mixtas donde presta el servicio de transporte escolar o institucional, la Autoridad Administrativa Otorgante verificará la información presentada.



- **Artículo 4.-** Agréguese al final de la Disposición General Décima Primera de la Ordenanza Metropolitana No. 247, publicada en el Registro Oficial No. 295 de 14 de marzo de 2008, la siguiente frase: *"excepto para el caso del servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional, mientras se desarrolle y concluya el proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional 2014"*.
- **Artículo 5.-** En todas las disposiciones de la Ordenanza Metropolitana No. 0279 en que se exprese, "regularización del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional 2012", sustitúyase por "regularización del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional 2014".



## DISPOSICIONES:

- **Disposición General.-** La antigüedad máxima de los vehículos que ingresen al sistema metropolitano de transporte comercial, en la modalidad de transporte escolar e institucional, será de 10 años según lo establecido en la Resolución No. SM-005-2013 del 25 de enero de 2013.
- **Disposición Final.-** La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el xx de xxxx de 2014.

Este es el proyecto de ordenanza que consta de 20 considerandos, cinco artículos, una disposición general y una disposición final que ponemos a consideración de todos ustedes. En

consideración, señor Alcalde y miembros de la comisión, ustedes tienen el texto para conocimiento en primer debate.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias, señor concejal. Señoras y señores concejales ¿Alguna observación? Concejala Chacón.

**Ingresar la concejala Prof. Luisa Maldonado, 12h29 (18 concejales)**

**CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN:** Buenas tardes, señor Alcalde, señoras y señores concejales y público presente. Como miembro de la comisión de Movilidad, simplemente quería señalar un par de temas a este respecto, es que se han tomado decisiones importantes en el sentido de cerrar procesos de regularización que iniciaron en la administración anterior y que ya había fenecido su plazo para el cumplimiento de los requisitos y que era necesario que esos procesos se cerraran; y, que se determine además la cantidad de personas que no ingresaron al proceso y de que además se dé el reconocimiento de que existen personas que están brindando el servicio del transporte escolar institucional en condiciones de informalidad, lo cual por supuesto debe ser una preocupación para esta administración, ya que debemos velar, en primera instancia, por la seguridad de nuestros niños y jóvenes que van todos los días a sus escuelas y colegios. En ese sentido, al haber obtenido el informe técnico de que en efecto existe una demanda y una oferta que no está siendo cubierta en condiciones de formalidades, es necesario cerrar el proceso y avanzar en un nuevo proceso.

Existe una preocupación que es muy importante y que esto lo discutimos en la comisión de Movilidad, no es momento en este instante para el Concejo, pero me parece importante que el Concejo conozca de la discusión en la comisión de Movilidad, y es que hay que tomar en cuenta que en el caso particular del transporte escolar institucional, es una demanda creciente, cada año van a existir unas nuevas necesidades para cubrir el transporte y nosotros tenemos que tomar la decisión de prever para el futuro, de saber que no podemos simplemente abrir un proceso de regularización y dejarlo abierto por mucho tiempo, cerrarlo e ignorar que, si es que no previmos para el futuro se continuarán dando estas condiciones de informalidad. Entonces, en la comisión también se considero que, en virtud de la creciente demanda en este sentido, se ha solicitado a la Secretaría de Movilidad que realice un estudio y nos dé la información pertinente para tener un cuerpo legal que permita una dotación constante de cupos para esta demanda continua, por supuesto, en condiciones de estricto cumplimiento a la normativa técnica y jurídica.

Esto es muy importante, porque el caso de la informalidad en el transporte se da a todo nivel, y creo que como concejales, como Concejo Metropolitano, debemos tomar decisiones aprendiendo de los procesos de regularización que se dieron en el pasado. Otro de los temas



importantes que se discutieron en la comisión, cuando estábamos analizando este tema, es que por qué fracasan los procesos de regularización, no digo que fracasen 100%, no, pero obviamente hay errores, y nosotros como legisladores debemos aprender de esas experiencias del pasado y tenemos que corregir esos errores para poder formalizar y normar adecuadamente. Creo que eso ha sido una de las consideraciones importantes y eso es lo que hemos hecho.

Otro aspecto importante, es que ha sido un proceso en el cual hemos atendido a los diferentes grupos, hemos recibido a las diferentes personas y grupos interesados, el día de ayer recibimos en comisión general a la Federación Nacional de Transporte Escolar e Institucional que presentaron sus observaciones al seno de la comisión; y, algo que es importante y que ellos mencionaban y es la preocupación porque todos los vehículos que vayan a ser regularizados y formalizados cumplan con las condiciones de seguridad; y, de hecho el proceso que se está pensando, precisamente, está encaminado principalmente a dotar de seguridad a todos los estudiantes que viajan ahora en condiciones de informalidad y por supuesto, a las personas que prestan este servicio que lo hagan de manera formal y que nosotros tomemos esa decisión, ya que, ha sido por una no terminación y no un nuevo inicio del proceso de regularización, los transportistas escolares han venido prestando el servicio en condiciones de informalidad.

En ese sentido yo quisiera señalar que me parece fundamental que continuemos aprobando los procesos en general de regularización, no es el primero que nos va a venir, existen varios que nos van a venir porque en efecto hay condiciones de informalidad en el transporte y nosotros tenemos la responsabilidad de atender a esa problemática y de darle una solución a futuro no sólo una solución puntual a lo que existe ahora, si no pensando también en el futuro. Gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejala Moreno.

**CONCEJALA DRA. RENATA MORENO:** Gracias señor Alcalde, señores concejales. Para mí, realmente esto es un paso muy importante que se va dando. Quiero, además, agradecer a la comisión de Movilidad, por haber dado trámite a esto, porque se van atacando dos puntos importantes para Quito: El uno, es el tema de la seguridad en la que se transportan nuestros hijos, nuestros trabajadores y nosotros mismos; y por otro lado, la oportunidad de trabajar de una manera legal. Creo que eso es muy importante para todos los quiteños. Como digo, aplaudo esta iniciativa que, además, se está haciendo de una manera muy técnica y en hora buena que estas cosas pasen porque, también nos hacen ver que las necesidades de transportación que vamos teniendo a lo largo de todo el Distrito Metropolitano de Quito, no responden a la normativa vigente.

Quiero aprovechar, además para decir, por ejemplo, en las parroquias rurales, vemos que la población ha ido creciendo, en muchas de ellas, desmesuradamente; y sin embargo seguimos teniendo muchos problemas de transporte y también de transporte informal, que deberá tener un nuevo estudio técnico. Gracias señor Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Páez.

**Ingresan los concejales Abg. Eduardo del Pozo y MSC. Patricio Ubidia, 12h32 (20 concejales)**

**CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ:** Gracias, yo quisiera comenzar haciendo un par de puntualizaciones. Yo creo que los procesos de regularización en Quito, no han fracasado, por el contrario, creo que han sido un ejemplo nacional de cómo pueden hacerse las cosas en un ambiente de tranquilidad y de relativa transparencia; digo relativa transparencia, porque evidentemente hay cosas que no se pueden controlar desde la actividad pública y que ocurren en el ámbito privado, y que todavía es un vicio que está presente en muchos de los ámbitos de la transportación, pero que se ha hecho un esfuerzo significativo por resolver esto, y recordar que los procesos de regularización, que arrancaron con el de taxis, hace ya más de 3 años, hace 4 años casi, ocurrieron luego de un candado que se puso por más de 16 años, en nuestra ciudad, que permitieron, por un lado, el enriquecimiento, no lícito, de parte de quienes tenían los cupos y los traficaban de manera absolutamente ilegal, incumpliendo las normas, y absolutamente insensible con la gente que necesitaba trabajar.

Por otro lado, generando un clima de inseguridad y de desorden, en el tema del transporte, que conspira evidentemente contra las condiciones que debemos afrontar. Yo en este tema quiero volver a insistir, esto es, volver a una política que se abrió y que me parece que dio buenos resultados. Cinco mil quinientos taxis, mil quinientos o mil cuatrocientos escolares, tres mil quinientas camionetas, es decir, cerca de diez mil personas que antes eran acusadas de piratas, chantajeadas en la calle por malos agentes de tránsito, que les cobraban para no dejarles trabajar. Un servicio que generaba incertidumbre, y en el caso de los escolares es más grave, porque ahí se transportan nuestros hijos, y el problema es que, ante esta disposición que existía en el pasado, era en el sentido de prohibir la regularización. Nuestros hijos se transportaban en servicios que no generaban condiciones de confianza; y yo creo, que será el valor más alto que nos motivó para este caso particular.

Lo segundo es decir que me parece que el proceso fue tan bueno. Yo no concuerdo en que, no se ajusta a la normativa, porque de hecho, lo que está planteándose aquí, es corregir dos artículos. Esto quiere decir que el 90% de lo que se ha actuado, es consistente con los

requerimientos de la ciudad, evidentemente, siempre se pueden hacer mejor las cosas. De necios sería pensar lo contrario, pero me parece que hay que reconocer que fueron procesos llevados con absoluta consideración técnica y con enorme sensibilidad social; y creo que esto es importante rescatarlos, porque me parece que estamos hablando de otra ciudad y de otros procesos.

Después de esas puntualizaciones, ahora sí quiero referirme a algunos temas particulares del proyecto de ordenanza: El primero es que el concejal Sánchez nos dice que la ordenanza consta de circo artículos. En el digital había una que tiene sólo cuatro artículos. He revisado con la compañera Karen, y ella tiene la misma que yo. No es la que tiene el Concejal Sánchez, así es que, quisiera conocer exactamente ¿cuál es la versión que vamos a discutir, la que tiene la comisión o la que tenemos en el digital? Esta es una consulta y después prosigo Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Señor Secretario, por favor.

**CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ:** A Mauricio, ¿no sé si nos aclaras?

**SECRETARIO GENERAL:** Sí, la que tenemos dentro del expediente es la que consta de 4 artículos, una disposición general y una disposición final.

**SEÑOR ALCALDE:** ¿Es esa, concejal Sánchez?

**CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ:** Está en la presentación, si desea podemos ir considerando artículo por artículo, pero como es un primer debate, la idea es que el Concejo se comprometa a hacernos llegar las observaciones y procesarlas, más allá de que haya algunas recomendaciones, a Secretaría comunicar.

**SEÑOR ALCALDE:** Solamente para efectos de saber de cuál estamos hablando, concejal.

**CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ:** Ahí está proyectándose en la pantalla, siga bajando, artículo 3, cuatro, y cinco, ese es el último que se discutió, seguramente Secretaría no ha considerado éste. Ese es el que está con dictamen técnico y legal favorable. Yo lo que solicitaría es que se les haga llegar inmediatamente el borrador definitivo para que tengan los concejales y puedan estudiar.

**SECRETARIO GENERAL:** En todo caso quiero aclarar que el documento que se ha puesto en el expediente, es el que consta con las sumillas de los señores concejales.

**SEÑOR ALCALDE:** Es la última versión, de lo que me están informando.

**SECRETARIO GENERAL:** Entendíamos que esa era la última versión, si es que hay alguna modificación que se la pueda hacer.

**SEÑOR ALCALDE:** Esa era la última versión y es el que tenía las firmas.

**SECRETARIO GENERAL:** Es el que tiene las sumillas.

**CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ:** Continúo Alcalde en el sentido de que nos vamos a referir entonces al que está en el digital, no conozco cuál será el artículo que falta y por eso puede ser que mis observaciones ya hayan sido tratadas, pero me parece pertinente tener esta aclaración.

Después de eso Alcalde, ya en términos más concretos. Tengo una preocupación respecto a la juridicidad de lo que estamos actuando y ojalá la Procuraduría pueda aclararnos, esta es una preocupación.

Lo que se está planteando es reformar una disposición transitoria, porque todo el proceso de regularización está planteado como una disposición transitoria, en la cual se creaba el proceso de regularización 2012; y lo que se está planteando es reemplazar esa transitoria por concepto, tiene un período de vigencia, mientras se cumpla lo que ahí está dispuesto, yo no sé si es que tiene sentido todo el resto de cosas que en teoría ya fueron agotadas durante el proceso de regularización 2012, y tiene sentido jurídico el que, solo cambiando 12 por 14, siga estando vigente el resto. Yo no soy abogado, afortunadamente, o lamentablemente, como quieran verlo, sin juicios de valor, como diría el concejal Granda, sin juicios de valor, sólo es una constatación de la realidad, pero a mí me parece que eso sí amerita. No sé si lo que corresponda es reformar todas estas líneas en las ordenanzas, como está planteado, el 12 por el 14, o lo que corresponde efectivamente es incluir otra disposición transitoria, porque tengo la duda de que se podría dejar sin piso todo lo actuado en el 2012, y eso sería una situación que crea un vacío y una incertidumbre que me parece que es indeseable, por tanto esa es una primera precisión.

Lo segundo, el proceso de regularización, como su nombre lo indica, lo que persigue es formalizar una actividad que se estaba realizando anteriormente, sin las consideraciones y las autorizaciones que de rigor correspondan, y ahí se habla de que puedan participar aquellos, cuyos vehículos constan en el registro levantado por la Secretaría de Movilidad. Y esta es mi pregunta: ¿La Secretaría de Movilidad hizo un levantamiento para el proceso anterior, en el primer semestre del año 2012, que se presentó en junio de 2012, y la ordenanza se aprobó en agosto de 2012, es decir, sobre un registro existente. Y esos que estaban en el registro eran los



posibilitados a participar. No me queda claro, me arece que no, revisando el informe de la Secretaría de Movilidad, que se ha actualizado ese registro.

Es decir, lo que existiría, es lo que se levantó en el primer semestre de 2012 ¿Son ellos los que pueden participar? O ¿Se va a actualizar el registro? Si se va a actualizar el registro, debería haberse hecho esa actualización antes de publicitar la ordenanza o ¿Se lo hará después? A mí me parece que en transparencia se gana si se lo hacía antes. Así fue como se procedió, de tal manera de impedir que ingresen por la ventana, aquellos que no están prestando el servicio, pretendan aprovecharse de esta posibilidad que abre el Concejo y el Municipio. Este es un tema que debería precisarse.

Reitero, ¿vamos a trabajar con el registro que tiene levantada la Secretaría de Movilidad, del 2012? ¿Se va a actualizar el registro? ¿Ese registro se lo actualiza después de publicada la ordenanza? O ¿Antes? Porque me parece que el concepto de regularización tiene sentido, en función de qué es lo que estamos teniendo como fundamento para su desarrollo.

Lo tercero, se señala en los considerandos, y puede ser verdad, que en algunas partes la norma es muy rígida, me parece que no. De 1560 inscritos, se legalizan 1507, es decir el 95 al 96%, me parece que eso no expresa niveles de rigidez. Eventualmente pueden existir algunos temas que, con la práctica y con la experiencia, sobre todo, de quienes revisaron la documentación, puedan ser aclarados. Yo aquí tengo una duda conceptual.

En los procesos de legalización que hemos hecho, en todos los casos, se precauteló que se legalice un vehículo por persona natural, aquí se está planteando que pueden haber dos. Yo lo digo, porque siendo que es una fuente de trabajo, me parece que existiendo distintas personas que están interesadas en este tema, habría que favorecer lo más democráticamente a todos los posibles, y no habría que posibilitar que alguien tenga dos vehículos, dejando con cero, sin posibilidades de trabajo a quién tenga sólo uno.

Esto me parece que es un tema que debería ser reflexionado. Alerto en eso porque significaría favorecerle doblemente a una persona, perjudicando a otra, puesto que el cupo de personas a regularizar está fijado en los estudios técnicos, es alrededor de mil. Esos mil pueden ser algunos que ya tienen un vehículo regularizado y por tanto pueden cumplir ahora legalmente con este trabajo legítimo que hacían, o vamos a permitir que sean efectivamente gentes que no tenían esta posibilidad. Esto es un debate que me parece importante señalarlo. Está contemplado en el proyecto que pueden participar aquellos que tienen propiedad de hasta dos vehículos. Eso podría dejar de lado, en cuyo caso, a mí me parece que debería establecerse o complementarse la redacción, en el sentido de poner alguna prioridad.

Pongo por ejemplo, si es que hay 1000 cupos y hay 800 personas que tienen un vehículo, no habría ningún problema, los otros 200 podrían ser quienes tienen 2 vehículos. Pero si existen 1000 cupos y 1200 aspirantes, ¿a quienes se va a atender? Me parece que lo justo, lo razonable es que se atienda primero a quienes tienen un vehículo, y si es que hay cupos adicionales, se posibilite de aquellos que tengan 2 vehículos, lo contrario me parece que sería socialmente injusto.

El cuarto elemento respecto a la redacción del proyecto, en cuanto a los requisitos de los aplicantes, y me refiero a lo que está en el artículo 1, al numeral 1.1., del numeral 3, del artículo innumerado 14. Ahí se plantea demostrar la titularidad del vehículo. Este tema de la titularidad es algo que vale la pena reflexionar, porque muchas veces el aplicante no es el dueño del vehículo, y no lo es porque evidentemente, como es gente pobre, no tiene la plata para comprárselo, y a veces recurre al préstamo: de un primo, de un tío, de un hijo, de la esposa, del suegro, del papá, etc., etc. Y por eso en la redacción del artículo original, se establece que si el aplicante no es el titular del vehículo, podría aceptarse que el titular sea un pariente hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, porque me parece que ahí se resuelven estos temas que me parece que fueron identificados en el proceso, que no está a nombre de la persona, sino a nombre del conyugue, del hijo o del papá y eso dificultaba y tenía que hacerse trasposos, muchas veces absolutamente formales, para cumplir con esta norma, y a mí me parece que lo que tendría sentido es que la norma se anticipe a esta posibilidad e incorpore o mantenga esto que está señalado.

**Sale el concejal MSC. Patricio Ubidia, 12h44 (19 concejales)**

Finalmente la última observación que tengo es para tratar de mejorar la prestación del servicio. Lo que ocurre en el transporte escolar es que muchas veces existen prácticas de acaparamiento y prácticas de subcontratación, sobre todo de las operadoras más grandes. Me explico: hay una operadora que tiene 100 vehículos, que podría contratar 400 viajes y en realidad contrata cinco mil o seis mil, porque tiene los contratos y tiene la forma de lograr esos contratos. Y lo que hace después es que subcontrata a las otras operadoras más chiquitas diciéndoles: "yo te cedo mis viajes". Pero en este proceso existe un margen de ganancia para esta persona que acapara los contratos, que perjudica, por un lado a los prestadores pequeños, porque evidentemente si contrata cada viaje a 50, no les paga 50, les paga 40, y él se está ganando 10 dólares por cada viaje, por el mero hecho de tener los contactos y de ser lo suficientemente hábil como para ganarse los contratos, pese a que no tiene la capacidad para cumplirlo.

Y lo otro, es que si se puede restar el viaje por 40 o 45 dólares, al padre de familia le está cobrando 50, entonces resulta que esta práctica del acaparamiento y la subcontratación,

perjudica, por un lado al padre de familia; y por otro, al operador que es efectivamente el que trabaja en su vehículo. Esto yo creo que se puede corregir o habría que hacer el esfuerzo por corregir. Yo quisiera proponer que se incorpore un artículo en la ordenanza que más o menos diga así, y está redactada en los mismos términos en las que está redactada la ordenanza: "La autoridad administrativa otorgante, mantendrá y difundirá una base de datos actualizada y de acceso público, de los contratos de servicio que mantengan las operadoras del servicio de transporte terrestre escolar o institucional, de tal manera de desincentivar prácticas acaparadoras y de subcontratación y de promover una oferta disponible para los interesados." Es decir lo que busca este artículo es fundamentalmente que se arbitre un mecanismo, por lo cual el colegio chiquito sepa que hay operadoras que tiene posibilidades, por sus propios medios, de contratar la prestación del servicio, y no tener que estar sometidos a un tramitador que es muy hábil para contratar y después explota el trabajo que realizan los compañeros transportistas. Creo además que esta base de datos debería confeccionarse a partir de la información oficial que brinde la autoridad educativa nacional, eso está en el Reglamento emitido por el Ministerio de Educación que obliga a que Colegios públicos y privados entreguen la información sobre los contratos del transporte público.

Habría que articular algún acuerdo con la Secretaría nacional de la Administración pública, para el transporte institucional, y también habría que hacer algún trabajo de campo para la prestación del servicio a nivel de las entidades privadas, pero yo creo que, manejando y difundiendo apropiadamente la información sobre las operadoras existentes, sobre las operadoras que todavía tiene disponibilidad de contratar, vamos a eliminar a éste que me parece que es un cáncer que molesta terriblemente al tema del transporte comercial que perjudica a los compañeros que tienen que, por la necesidad de trabajar, someterse a condiciones ilegítimas, impuestas por estas personas; y creo que además, busca la posibilidad de abaratar los costos para los padres de familia. Eso no más, gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Sánchez.

**CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ:** El pedido, señor Alcalde y señoras, señores miembros del Concejo es de que nos hagan llegar por escrito las observaciones, y les pido de favor, la comisión va a procesar observaciones, no comentarios, no sugerencias, no preocupaciones. Ha habido 30 talleres con los compañeros, hemos ido procesando la información, esta iniciativa legislativa tiene el criterio legal favorable de la Procuraduría, entonces tiene ese sustento. Hay dos estudios técnicos; el de la Secretaría de Movilidad que viene desde la anterior administración, generándose, y que ha sido corroborado por la Secretaría de Movilidad. Hay un estudio levantado por el Ministerio de Educación, es decir, tiene todos los elementos necesarios para poder ser procesada en el Concejo.

No es una convocatoria abierta, no vamos a cometer ese error. Hay una base de datos de 2719, acabé de exponer en la diapositiva. Se han regularizado ya con permiso operacional 1389, faltan 118 por alcanzar el permiso operacional. El criterio de la Secretaría de Movilidad es de que faltan para balancear oferta y demanda, 1018, eso es lo que se quiere alcanzar. Tenemos una particular preocupación, viendo las tendencias por aspectos culturales, comunicacionales, de que, a diferencia de la regularización de los taxis, tenemos una oferta disparada, sino al contrario, hay que establecer muchas medidas de difusión, de concientización para que se regularicen estos prestadores del servicios, pero, desde luego es de la base de datos que están en la Secretaría de Movilidad.

En la sesión de ayer, los concejales hemos analizado la posibilidad planteada por la Secretaría de Movilidad de que se continúen haciendo verificaciones que refuercen este estudio, de tal suerte que, tampoco esto es una camisa de fuerza. Quito va creciendo, entonces de pronto vamos a tener un mayor número de prestadores de la misma base de datos, u otros verificados ya in situ, que nos va a cubrir realmente la demanda.

El objetivo es cubrir la demanda de transporte escolar con la oferta regularizada, que cumpla las normas técnicas y operativas, y eso es lo que se requiere alcanzar, porque esto, insisto, tiene un efecto positivo en esta gestión para lo que son los niveles de inseguridad que debemos permanentemente combatirlos.

El Ministerio de Educación, mediante una resolución, estableció los comités de transporte, ya no está en manos únicamente del jefe de transporte de cada colegio, el decidir a quién contrata o no, porque también había formas de corrupción, -tenemos denuncias al respecto-, sino que hay un comité que está representado por padres de familia, estudiantes, profesores y también la planta administrativa que resuelve estos temas. Esto será recurrente, luego del proceso de regularización que se vaya cumpliendo y que realmente no se den estas formas de concentración de lo que son prestaciones del servicio, estamos conscientes de eso realmente.

Yo lo que les solicito una vez más, para cerrar este primer debate, si fuera el caso, el compromiso de que nos hagan llegar las diferentes observaciones, para que en la comisión lo procesemos, lo tratemos, emitamos dictamen y lo retornemos para un segundo debate y mediante votación se apruebe esta ordenanza de Regularización del Transporte Escolar, tan necesario, insisto, no solamente para el grupo respetabilísimo de prestadores de servicio que han clamado estar cumpliendo con la norma si no para la ciudadanía en general, escolares y colegiales. Muchas gracias, señor Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Albán.



**CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN:** El primer debate es para hacer observaciones que constarán en el acta de la sesión y esas actas deben pasar a la comisión para que procese las observaciones, es tal cual que sí se lo presentara por escrito, y las observaciones no sólo tienen que ser textos alternativos, son conceptos, las ordenanzas y las normas se construyen con conceptos. Tengo que discrepar con Eddy porque es la segunda vez que tengo que observar que hay debates que se hacen sobre conceptos, como la ordenanza del auto compartido, es un artículo pero lo que hay que discutir es el concepto y ese es el fondo de la discusión.

Quiero aclarar eso, como punto de vista, porque las observaciones que se hacen en el Concejo es como si se lo presentara por escrito a la comisión, por parte de cada uno de los concejales, y así debe ser procesado, si existe un concepto emitido por alguien que difiere del concepto de la comisión tiene que ser explicado. El informe de comisión tiene que dar cuenta de esa diferencia de conceptos, así debe ser el procedimiento de construcción de una norma. Claro está que si adicionalmente cuando hay opción de incluir o aclarar un artículo se lo haga también, obviamente, que eso es deseable y así debe ser, pero no hay que descalificar la construcción de concepto porque no se la ha presentado por escrito y se desvalorice lo que se dice aquí en el Concejo, en pleno, eso no puede ser.

Mi segunda observación es que la palabra "rigidez" puesta en una norma se convierte en un calificativo, me parece que más que en los considerandos está puesto en la exposición de motivos, y esto se convierte en un calificativo; ya que la exposición de motivos debería decir en que es rígido y que se flexibiliza. Conversando con Carlos, establecíamos que la flexibilización, básicamente, de la norma es que ahora se aceptaría que una persona presente un solo vehículo pueda presentar dos, esa es la flexibilización, bueno que se explique y se razone por qué. Creo que Carlos ya ha argumentando y lo que aquí se debe discutir, y creo que está absolutamente precisa la propuesta de Carlos, en el sentido de que se priorice hasta que se llene el cupo, eso se expone, básicamente, en los motivos y si es que hay otras flexibilizaciones porque la norma es muy rígida que se diga cuáles son, segunda observación. Eso tiene que procesar la comisión básicamente, no sé, si hay que presentar por escrito esto, pero la comisión debe aclararnos a todos, porque es la que ha estudiado y la comisión actúa como consejera de este Concejo, tiene que explicarnos, tiene que hacernos entender en qué más es necesario flexibilizar o que otras flexibilizaciones se hacen.

Mis observaciones son de procedimiento; en lo sustancial creo que estoy de acuerdo con que se avance en el proceso de regularización, es absolutamente necesario y conveniente que se lo haga, creo que no tengo desacuerdo en lo fundamental, comparto las preocupaciones de Carlos, algunas de las preocupaciones de Carlos se reflejan en artículos, como ya lo ha señalado él mismo con artículos y otras que deben ser más de carácter procedimental, que espero que se puedan resolver.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejala Von Lippke.

**CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE:** Alcalde, concejales y concejales, público en general. Estoy de acuerdo con la ordenanza y con el proceso, pero existen aspectos que me preocupan sobre el tema de este estudio que ha realizado la Secretaría de Movilidad, que lo he analizado; y quiero compartirlas.

En los datos basados, en este estudio, realizado en septiembre de 2012, señala que son 2.720 y hay una importante flota informal que no está considerada en este estudio, significa que en Quito sólo se transportan legalmente, más o menos 81.600 personas, entre estudiantes y los de las instituciones. Se establece, además, que hubo una respuesta adecuada en el registro de este parque automotor, únicamente, al 31% del registro. Lo que a mí me preocupa es que no existe una determinación de la realidad de cuántas unidades están en condición informal, que es el primer dato importante que, creo, debemos nosotros tomar en cuenta.

**Salen los concejales Sr. Jorge Albán y Sr. Marco Ponce, 13h05 (17 concejales)**

Mi preocupación son los que se quedan fuera, estoy de acuerdo con el proceso, insisto, estoy de acuerdo con la forma que se está llevando la ordenanza pero me preocupa el grupo que se queda fuera, porque están en las calles, no es que ellos van a ingresar por la ventana, existe la demanda por eso están trabajando, por eso hacen los recorridos.

En el estudio nos informa, que la propia autoridad ha impedido el registro, esto es bastante preocupante, lo dice el estudio de la Secretaría de Movilidad. Es la autoridad la que impone un permiso de operación y el análisis, dice, que es la que genera la informalidad.

La conclusión, la informalidad lo único que conlleva es la corrupción en todos los niveles, es un secreto a voces que no podemos seguir permitiendo, señor Alcalde, porque la justicia no es justicia cuando demora o cuando tarda.

Como decíamos nosotros en campaña y que fuimos eco de sus palabras, Alcalde, es que la autoridad debe ser eficiente, oportuna y debe fiscalizarse; debemos contar con el personal honesto y comprometido, nosotros siempre dijimos en campaña que lo que está hecho lo vamos a mejorar, lo que está mal hecho lo vamos a corregir y lo que no está hecho lo vamos hacer.

Para cumplir el objetivo de que se utilice más el transporte público y disminuir el auto del transporte privado, debe tener bases sólidas de seguridad, eficiencia y capacitación; y en eso

estoy muy de acuerdo y debemos ser, todos los concejales, conscientes en que estamos entregando a nuestros hijos, a nuestra familia, entonces tienen que estar capacitados y debe contar con las seguridades que los transportes escolares e institucionales deben tener.

Limitar el número definido de cupos, inicialmente solo lleva a un caos organizado para conseguir el permiso, lo que da origen a la corrupción, la marginación, la ineficiencia, los padrinzagos, hay que tomar decisiones en cuanto a este tema de regularización.

Aquí creo que yo sí, pienso que debemos tomar decisiones políticas, porque la gente y la demanda está afuera, están ellos trabajando, no es que nos estamos inventando los datos, están en las calles ¿Los vamos a dejar fuera? ¿Qué va a pasar con esa gente? Y solo por hacer un paréntesis, que ahora sé que tratamos el transporte escolar, pero estoy pensando en los taxis que no han sido regularizados y están dentro del proceso ¿Qué pasa con ellos? Están quedando afuera, ellos también son cabezas de hogar, son familias que también necesitan llevar su sustento a la casa.

En esta parte del estudio, me parece que los datos no son a la realidad, existe mucho más la necesidad de regularizar al transporte, tanto escolar como taxis. Este informe no determina los datos exactos de los informales, yo creo que deberíamos abrir un proceso inmediatamente con un estudio para tener los datos reales y exactos de todos los transportes informales de Quito.

Yo quiero tener el orgullo, Alcalde, de decir que en su administración, con usted a la cabeza, nosotros logramos solucionar este tema de la informalidad en la ciudad de Quito, por eso es mi insistencia.

El tema de seguridad para los transportes, yo si considero que tiene que ser estricta y en situ, no quisiera que caigamos en el tema de la corrupción, en donde estando con llantas lisas, no teniendo todos los cinturones de seguridad, se les dé o se les otorgue los permisos. Yo creo que debemos ser muchos más estrictos en el tema de seguridad, porque antes que imponer requisitos que son superficiales, la seguridad para los niños debe ser prioritaria, que las unidades tengan no lo básico si no lo adecuado para ser regularizados.

La inspección física debe ser estricta y auditada, controlada desde varios niveles que se cumpla condiciones mecánicas, con cinturones de seguridad, conductores capacitados para el manejo de los niños, seguros de accidentes específicos.

Referente a las competencias, es un factor fundamental para que se realice el proceso con agilidad, evitar informe sobre informe, para la toma de decisiones. Siempre hablamos,

Alcalde, que iba a ser una administración eficiente y rápida; y que íbamos a evitar todos los trámites engorrosos para los ciudadanos.

Debemos ir a la regularización sin trabas, agilitando la coordinación interna no trasladando al usuario que requiere el permiso impuesto por la autoridad, no dejemos el problema de la regularización para heredar en otra administraciones, solucionémosle nosotros ahora.

**Ingresar el concejal Sr. Jorge Albán, 13ho8 (18 concejales)**

Permisos de operación, se emite a las compañías legalmente autorizadas y registradas. En el Valle de Los Chillos, existe una asociación de hecho con más de 300 unidades, que es lo que a mí me preocupa, que me visitaron, que no son compañía ¿Dónde van a quedar ellos? Ellos quedan fuera, pero la necesidad existe por eso ellos están cumpliendo su trabajo.

En el sector sur, hay camionetas que dan el servicio, hay madres que son cabeza de hogar que transportan niños individualmente, según el estudio el 25%, es decir, 500 mujeres transportan más de dos mil niños, y esto es una realidad, están transportando en sus vehículos. Ellas también llevando el sustento ¿Dónde va quedar este grupo de personas?

En la Universidad San Francisco, existen 47 buses manejados por madres de familia en el trayecto Quito – Cumbayá, Cumbayá – Quito para los estudiantes. Existen familias, clanes completos, en donde el papá, el hijo, la mamá, manejan sus furgonetas y dan el servicio ¿Qué vamos hacer con estas familias? ¿Cómo vamos a procesar con estas familias que tienen todos estos sistemas de transportación?

El servicio llamado informal, es el que más atiende a dos o tres instituciones, en el numeral dos punto seis del estudio se establece esta realidad, los contratos directos entre transportistas y padres de familia, tampoco, dan datos reales.

Yo considero que debemos facilitar la regularización, no dar tanto trámite, coordinar con la Superintendencia de Compañías definir un proceso claro en estos casos reales, poner plazos reales para cumplir el proceso, instruir a los Agentes Metropolitanos de Tránsito para un control adecuado y no abusivo con todo lo que implica el abuso de poder.

Nosotros, Alcalde, fuimos eco de sus palabras, también, cuando decía que no queremos una administración perseguidora, multadora, sancionadora; y, yo quisiera que nosotros hagamos eco de esas palabras que dijimos en campaña y nos pongamos hombro a hombro para que salga adelante esta administración y cambiar todo lo que nosotros tenemos que cambiar para mejorar el servicio a la ciudadanía.



El estudio establece que hay 2.500 vehículos que están en una condición de propiedad individual, lo que tampoco es real según lo que yo tengo, al estudio este.

Por último en el numeral 2.3 del estudio, el 58% del transporte en flota legalizada, dato del Metro Madrid, dice 577.236 estudiantes, lo cual creo que no es un dato exacto, y se incluye inclusive los empleados institucionales son 40.000 más.

Hay datos contradictorios y no reales de la oferta y la demanda del transporte escolar e institucional ¿Cuántos estudiantes utilizan el transporte escolar? ¿Cuántos son los institucionales? Recalco esto porque es importante hacer otro estudio y urgente, lo más rápido, para que no queden fuera estas familias que están siendo maltratadas, perseguidas, cuando somos nosotros los que damos los permisos, cuando le corresponde a la autoridad municipal, ahora teniendo nosotras, inclusive, más competencias, no se les entrega el permiso pero sí los perseguimos, los sancionamos, los multamos, pero no los incluimos en el proyecto, esas familias van a quedar fuera, y a mí me preocupan las familias que quedan fuera.

Estoy segura de que todos concordamos en que queremos una ciudad organizada, una ciudad ordenada, respetuosa de las normas, claro, sí todos queremos; queremos una institución eficiente y oportuna que brinde las facilidades para llegar al orden y el cumplimiento con el servicio. Es necesario, tener un control de transporte que sea seguro, eficiente, capacitado y sobre todo que cumpla con las normas de convivencia ciudadana.

Hay que cubrir la demanda actual, señor Alcalde, de este tipo de transporte y prever la factura como establece el propio estudio; hoy se dice que el requerimiento es 2.417 que no cubre la demanda, y es un dato contradictorio del mismo estudio. Que se cumplan las propias recomendaciones del estudio de actualizar los datos y mantener coordinación con otras entidades que permitan llegar al dato más real posible. Para todo esto debemos incorporar la mayor parte de la demanda que se pueda al transporte formal, dando todas las facilidades, la amnistía, si fuera necesario, los plazos y la capacitación a nivel, para llegar al objetivo y evitar todo tipo de anomalía, llámese como se llame.

Esta es mi preocupación, mi opinión, señor Alcalde, yo quiero que nosotros agilitemos esto, no nos olvidemos ni dejemos afuera las familias que se dedican a este trabajo; existe la demanda, ellos por eso están en las calles, no es que ahora recién van a salir; ellos vienen ya saliendo año, no los sancionemos, si nosotros nos estamos demorando en entregar los permisos, nosotros nos estamos demorando en hacer los estudios ¿Por qué tenemos nosotros que perseguirlos? Cuando ellos ganan 50 o 25 centavos, muchas veces en los recorridos; y, las multas son unas multas exageradas, las que nosotros criticamos en campaña, señor Alcalde, y que fuimos eco y

confío en que usted es un hombre de palabra y vamos nosotros a trabajar por la ciudadanía, vamos en beneficio de todos esos hogares.

Por último, señor Alcalde, me preocupación y porque mi opinión, es porque a mí no se me han perdido los papeles, yo tengo claras las funciones y tengo claro a lo que hemos venido nosotros los concejales, con usted a la cabeza, aquí a defender a la ciudad, a defender a toda esta gente que quiere trabajar dignamente, porque no están saliendo a robar, no están saliendo hacer delincuencia, están saliendo a trabajar, a llevar el pan para sus hijos, para sus estudios, a sustentar su casa; porque ellos también tienen hijos que alimentar, tienen también hijos a los cuales les tienen que dar estudios. Esa es mi preocupación, es la demanda de todos los que se quedan fuera, porque para ellos no habido voz, porque para ellos no habido el tiempo de escucharles que es una demanda bastante grande.


Mi petición es que se abra otro proceso urgentemente, pero no sancionemos, si de nosotros está la demora no persigamos, señor Alcalde, no los sancionemos, estamos yéndonos contra el ciudadano. Gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Sánchez.

**CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ:** Se inicia el debate de la ordenanza, yo quiero hacer esta aclaración, es decir, de aquí a mañana o en los próximos días nos harán llegar las observaciones, esas no están recogidas aquí. He pedido es que nos hagan llegar observaciones al articulado, agréguese, sustitúyase, suprimase; porque es complicado procesar comentarios largos, valiosos, desde luego, pero para la comisión de pronto tiene otra visión y no es fácil procesar esto. Yo agradezco el artículo que está proponiendo, le voy a solicitar a Carlos que nos haga llegar por escrito y en base a eso discutir.

Quisiera que se ubique la diapositiva de propiedad de vehículos para explicar el porqué.





**ANÁLISIS POR PROPIEDAD DE VEHÍCULOS EN  
ASPIRANTES INVENTARIADOS**

**Aspirantes con dos o más  
vehículos**

Número de vehículos	Número de aspirantes
2	148
3	9
4	3
9	1
<b>Total</b>	<b>161</b>

Exactamente ese. Primero, indicar que es un proceso cerrado y en base al inventario que tenemos, aquí nadie más va a poder ingresar, si no los que históricamente están trabajando y se han ganado esta oportunidad, digámoslo así.

De ese inventario, 148 aspirantes tienen una unidad adicional, si multiplicamos por 20, nada más son tres mil niños, si suprimimos esto significa que la autoridad que ejerce el control no va a permitir, luego de que termine este proceso, de que esas unidades circulen, generando nuevamente una demanda sobre, ya un universo que de pronto ya no es suficiente, esto es así. Por eso nos hemos permitido incorporar, hace un momento hablaba con la compañera Luisa Maldonado; y, también establecía cierta salvedad en caso de que exista una mayor oferta de aspirantes que tengan un solo vehículo, correcto tendrán la prioridad; y de faltar esto tenemos esta flexibilidad, por ahí podemos caminar y es fácil.

Concejala Von Lippke, gracias las observaciones y los comentarios, pero lo que quiero indicar es que la Secretaría de Movilidad va a continuar efectuando verificaciones en todos los institutos, colegios, escuelas, para ir calibrando esta demanda e ir ajustando con el registro que tiene, es decir, no habrá la posibilidad de que alguien ingrese por la ventana, que mañana compra la furgoneta y va, no es así, hay todo un seguimiento que se está haciendo, el Ministerio de Educación está avalando también esta información en los colegios; y ahí estamos

cruzando adecuadamente todos los esfuerzos, porque ya es un tema del ejecutivo, señor Alcalde, nada más.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Reina.

**Sale el concejal Sr. Mario Guayasamín, 13h13 (17 concejales)**

**CONCEJAL ECON. LUIS REINA:** Buenas tardes, la tarea y lo ideal sería llegar a equilibrar la oferta con la demanda, y claro lo difícil es cómo hacerlo. Yo creo que entre la demanda va a incidir altamente la nueva política que tiene el Ministerio de Educación, el Gobierno Nacional, que es el proceso de territorialización para la realización de los estudios públicos, y allí es bastante decidir el incremento que ha tenido la demanda de matrículas en instituciones públicas que están sujetas a la demostración del territorio; allí quiere decir que la demanda tiene otra conducta, que el crecimiento poblacional no es exactamente igual al crecimiento de la demanda de la movilización; habrá que incorporarle en esa proyección de la demanda esta nueva política de territorialización que genera mayor seguridad, mayor tiempo para los estudios y que incide en la demanda de la movilidad.

La otra gran tarea es crear mecanismos de transparencia para que los que se les regulariza, y aquí quiero insistir en el concepto que el compañero Carlos Páez dijo, regularizarse significa reconocer a quienes ya vienen prestando el servicio; y, claro se supone que hay una sobre oferta de quien presta este servicio...

**CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ:** Un punto de aclaración, no hay sobre oferta, a diferencia de los taxis, aquí la preocupación es lograr que estos 1.028 se regularicen por el histórico que vemos que hay una base de datos, pero que por un tema estructural y comunicacional no se han regularizado y por eso da origen a este nuevo proceso.

**CONCEJAL ECON. LUIS REINA:** Como la realidad fuera y como la realidad es necia, habría que cuantificarle, de todas maneras lo que sí es sumamente fundamental que hay que crear los mecanismos que son procedimientos administrativos, técnicos que posibiliten que sean absolutamente transparentes, y aquí sí entonces: prioridad, los que están prestando los servicios, pero hay que posibilitar llegar a cubrir la demanda, esa es la tarea ¿Por qué cuál es la pelea de siempre? Los que ya están regularizados a preservar esa capacidad, a imposibilitar que los niños tengan la oferta y puedan decidir qué servicio utilizar, por lo tanto, es sumamente importante crear ese mecanismo, de tal manera que llegar a cubrir toda la demanda y que sea un mecanismo absolutamente transparente y para eso, creo que ya hay los estudios, están debidamente registrados, tienen conocimiento de quienes son los choferes,

que vehículos están haciéndolo. Pero hay que crear, también, un mecanismo de ir atendiendo el crecimiento de esa demanda.

Creo que es importante para eso, conocer de verdad los contratos que tienen las instituciones educativas y hay que buscar, justo hoy nos hacían conocer el mecanismo de datos abiertos, mecanismos de transparencia, creo que hay que utilizarlos y ponerlos en práctica; y hay que obligarnos, puede ser un gran papel que de parte de las instituciones transfieran y entre las informaciones que el Municipio otorga también cuenten con los datos de quienes son contratados, eso evitaría que se monopolice en un solo prestador, aunque está establecida la posibilidad de dos vehículos por ciudadano que es habilitado.

Creo que eso era lo fundamental, me parece que si se trata de democratizar las oportunidades, hay que dejar que una vez que se cubra con los que están uno por vehículo, sólo se ya falta cubrir se le posibilite tener una segunda oportunidad, un segundo vehículo. Muchas gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Páez.

**CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ:** Gracias, Alcalde. Tengo un par de precisiones respecto a lo que se ha observado sobre los estudios y de lo que se dijo también en la sesión del concejo, respecto al número de estudiantes que se movilizan, esto es importante tenerlo presente. El 33% de viajes que se realizan en Quito se hacen por motivo de estudio, no todos lo hacen en transporte público, algunos lo hacen en transporte particular y otros se hacen en transporte comercial, que es el caso del taxi y este que es el transporte escolar. El transporte escolar no es transporte público, es una buena alternativa tener esto porque es transporte colectivo y esto si permite que se optimice la utilización del espacio físico y que también se reduzcan los niveles de contaminación, pero me parece que hay que tener claridad respecto a las categorías que se utiliza porque no se puede confundir transporte público con transporte comercial; transporte público es el que se brinda en las cooperativas y compañías, en el que se sube uno y paga el pasaje, esta es otra modalidad y me parece que hay que trabajar sobre ello.

Me parece que los estudios son coherentes, porque no puede ser que un estudio que se realiza, por ejemplo, el de saber cuánta gente se mueve en transporte escolar e institucional, que es fruto de la encuesta domiciliaria de movilidad, en la que se consultó casi a 80 mil hogares, de un plumazo decir yo tengo un dato que dice lo contrario, es decir, el hecho anecdótico de tener un dato no reemplaza a un esfuerzo sistemático, metodológicamente aceptado por las mejores prácticas de los temas de movilidad a nivel internacional, por tanto hay que ser cuidadosos y cautos respecto a lo que ahí se señala y la evidencia de que existía un déficit en cuanto a la oferta formal, es justamente porque de esa encuesta se desprende que hay cerca de 570 mil viajes que se realizan en transporte escolar, pero la oferta del transporte escolar no

llegaba a satisfacer ese monto y por tanto, existía esta brecha que es la que permite y justifica abrir, efectivamente, el proceso de regularización. Entonces, a mi me parece que es justo pensar desde esa óptica.

Lo segundo, reconocer que en septiembre del 2012, se mencionaba que artificialmente cerrar los cupos como se hizo con la ordenanza del año 96, es lo que posibilitó los temas de corrupción, pero justamente lo que se hizo con el proceso de regularización en taxis, en camionetas y en transporte escolar, es romper este candado artificial que era lo que posibilitaba este tráfico de cupos, que es lo que significaba el excluir a un montón de gente y enriquecer a unos poquitos. Gracias a una política pública expresada en una ordenanza que es justamente lo que se reformó. Entonces a mí me parece que hay que ser preciso respecto a lo que decimos, porque caso contrario parecería que lo que se ha hecho no ha existido, y esto me parece que es injusto y no dar luces para lo que hay que hacer.

**Sale el concejal Sr. Sergio Garnica, 13h20 (16 concejales)**

Entonces a mi me parece, y para concluir, respecto a estas aclaraciones, que quiero respaldar lo que dice Jorge Albán. Aquí no sólo se discuten textos con punto y coma, aquí me parece que hay conceptos atrás de ello, y justamente el papel que tenemos en las comisiones, los concejales, es traducir esos conceptos, una vez que son aceptados y que son debidamente fundamentados, traducirlos a una norma, con punto y coma, que es la que permite su viabilización; pero me parece que es fundamental el debate que estos procesos permiten y creo que es contraproducente que se circunscriba debate sobre estos temas tan importantes, diferente a pasar por escrito una formulación específica respecto a un artículo, acá lo que se está proponiendo con puntos de vista, visiones, observaciones que me parece que a todos nos permiten nutrir lo que vamos generando como resultado de nuestra labor legislativa, que se expresa en las ordenanzas, pero creo que es fundamental escuchar, de parte de todos los colegas la potencia, la certeza con la que se emiten estos juicios, porque creo que a todos nos nutre esto, y por supuesto, enriquecen o deberían, si es que se toman con este espíritu, enriquecer el trabajo que hacemos al interior de las comisiones.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Freire.

**CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE:** gracias señor Alcalde, señores concejales. Indudablemente los procesos de regularización son importantes que los haga en el Municipio. Y continuaremos con esos procesos de regularización porque es algo positivo. Sería una locura no continuar.

Ahora hubo un debate, como bien manifiestan los señores concejales, un debate conceptual, un debate estadístico y un debate político. Indudablemente el Concejo es político y debe haber

un debate político, pero yo quisiera, más bien, respetando el criterio de todos, circunscribirme en el tema de lo que es un primer debate en la parte legal y en la parte jurídica.

En la parte jurídica, señor Alcalde, señores concejales, debemos velar que la ordenanza no violente la ley, eso siempre yo he manifestado. Por ejemplo, nosotros tenemos un sinnúmero de requisitos en la ordenanza. Ahí dice: -Certificado original, - factura original, que contradice lo que establece la Ley de Modernización del Estado. Entonces ahí vamos a tener un problema; cuando pidamos nosotros el original, van a decir eso no me exige por la Ley de Modernización del Estado, Artículo 25 y que me voy a permitir leer: *"El estado y las entidades del sector público que conforman la administración pública, admitirá como prueba, las fotocopias de los documentos originales, públicos o privados, si es que se encuentran certificados, de conformidad con el numeral 8 de la Ley Notarial"*.

Es decir, que puedo presentar un certificado legalmente notariado, entonces ahí hay una contradicción que jurídicamente Rómulo nos puede explicar también, que contradice una ley que tiene más jerarquía.

De igual manera, se manifiesta: *"certificado de no adeudar al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y al Servicio de Rentas Internas; también violenta el artículo 22 de la Ley de Modernización del Estado, que claramente dice: "Se prohíbe que entidades del sector público exijan a sus administrativos, certificados de cumplimiento de obligaciones para con otras entidades o dependencias públicas o privadas distintas a la que se realicen el trámite, salvo lo previsto en las leyes de contratación pública, consultoría", etc., etc.*

Esto es importante para que la ordenanza tenga validez jurídica, porque no puede una ordenanza modificar o contradecir a lo que establece la ley. Esas observaciones los pasaré también por escrito, señor Alcalde, a la comisión por esta iniciativa también.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejala Von Lippke.

**CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE:** Solo para decir que en el mismo estudio se contradice, porque nos dice en el estudio de la Secretaría de Movilidad que no existen los datos exactos de los informales, pero que sólo se necesitan 1500 cupos, entonces eso es lo que quería aclararle al concejal Páez, porque en el mismo estudio lo dice. Nada más señor Alcalde, gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** En consideración, este tema.

**SECRETARIO GENERAL:**



NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1 LIC. LUIS AGUILAR	✓			
2 SR. JORGE ALBÁN	✓			
3 SRTA. CARLA CEVALLOS	✓			
4 ABG. DANIELA CHACÓN	✓			
5 SR. HÉCTOR CUEVA	✓			
6 ABG. EDUARDO DEL POZO	✓			
7 DR. PEDRO FREIRE	✓			
8 LIC. SERGIO GARNICA				✓
9 DR. MARIO GRANDA	✓			
10 SR. MARIO GUAYASAMÍN				✓
11 PROF. LUISA MALDONADO	✓			
12 DRA. RENATA MORENO	✓			
13 ING. CARLOS PÁEZ	✓			
14 SR. MARCO PONCE				✓
15 ECON. LUIS REINA	✓			
16 DR. ANTONIO RICAURTE	✓			
17 SR. LUIS ROBLES				✓
18 LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
19 SRA. KAREN SÁNCHEZ	✓			
20 MSC. PATRICIO UBIDIA				✓
21 SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22 DR. MAURICIO RODAS ESPINEL - ALCALDE	✓			
<b>VOTACIÓN TOTAL</b>	17 votos a favor			5 ausencias

**RESOLUCIÓN:**

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (17), **RESUELVE CONOCER EN PRIMER DEBATE LA ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 247, SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, REFORMADA MEDIANTE ORDENANZA METROPOLITANA NO. 279, SANCIONADA EL 7 DE SEPTIEMBRE DE 2012, POR LA CUAL SE ESTABLECE EL PROCESO DE REGULARIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL ESCOLAR E INSTITUCIONAL EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.**

\*\*\*\*\*

**SEÑOR ALCALDE:** Bien, declaro entonces conocido en primer debate este proyecto de ordenanza, reiterando este compromiso de la administración para avanzar en estos procesos de regularización, que es sin duda, una tarea fundamental. Yo me sumo también a la felicitación por el trabajo realizado por la comisión y nada más decir que este tipo de iniciativas se promueven desde la Administración, por un compromiso que tenemos justamente por continuar con proceso que indudablemente van a redundar en mejorar la calidad de vida de los interesados en el tema.



Obviamente las observaciones se remitirán a la comisión para su tratamiento respectivo, previo al segundo debate. No habiendo otros asuntos que tratar declaro clausurada la sesión, muchas gracias.

**SIENDO LAS TRECE HORAS CON VEINTISÉIS MINUTOS, DEL JUEVES DIECIOCHO DE SEPTIEMBRE DEL AÑO DOS MIL CATORCE, SE CLAUSURA LA SESIÓN PÚBLICA EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.**



**DR. MAURICIO RODAS ESPINEL**

*DA* **ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**



**DR. MAURICIO BUSTAMANTE HOLGUÍN**

**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

Transcripción: Esther L.