

ACTA No. 2017 – 165 – E

SESIÓN EXTRAORDINARIA DE 23 DE JUNIO DE 2017

REGISTRO ASISTENCIA - INICIO SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓	
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓	
3. LCDA. SUSANA CASTAÑEDA	✓	
4. SRTA. CARLA CEVALLOS		✓
5. ABG. DANIELA CHACÓN		✓
6. SR. MIGUEL CORO		✓
7. SRA. SILVIA DÍAZ	✓	
8. DR. PEDRO FREIRE	✓	
9. ABG. SERGIO GARNICA	✓	
10. DR. MARIO GRANDA		✓
11. SR. MARIO GUAYASAMÍN		✓
12. ING. ANABEL HERMOSA	✓	
13. DRA. RENATA MORENO		✓
14. ING. CARLOS PÁEZ	✓	
15. SR. MARCO PONCE	✓	
16. ECON. LUIS REINA	✓	
17. ABG. RENATA SALVADOR	✓	
18. LCDO. EDDY SÁNCHEZ	✓	
19. SRA. KAREN SÁNCHEZ		✓
20. MSc. PATRICIO UBIDIA		✓
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓	
22. DR. MAURICIO RODAS, ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO	✓	

SIENDO LAS QUINCE HORAS CON DIECIOCHO MINUTOS DEL VIERNES VEINTITRÉS DE JUNIO DEL AÑO DOS MIL DIECISIETE, SE INSTALA LA SESIÓN PÚBLICA EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, BAJO LA PRESIDENCIA DEL DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO, CON LA ASISTENCIA DE LAS SEÑORAS Y SEÑORES CONCEJALES SIGUIENTES:

- | | |
|---------------------------|-----------|
| 1. SR. JORGE ALBÁN | CONCEJAL |
| 2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ | CONCEJALA |
| 3. LCDA. SUSANA CASTAÑEDA | CONCEJALA |
| 4. SRA. SILVIA DÍAZ | CONCEJALA |
| 5. DR. PEDRO FREIRE | CONCEJAL |
| 6. ABG. SERGIO GARNICA | CONCEJAL |
| 7. ING. ANABEL HERMOSA | CONCEJALA |
| 8. ING. CARLOS PÁEZ | CONCEJAL |
| 9. SR. MARCO PONCE | CONCEJAL |
| 10. ECON. LUIS REINA | CONCEJAL |
| 11. ABG. RENATA SALVADOR | CONCEJALA |
| 12. LIC. EDDY SÁNCHEZ | CONCEJAL |
| 13. SRA. IVONE VON LIPPKE | CONCEJALA |

ADEMÁS ASISTEN LOS SIGUIENTES FUNCIONARIOS:

ECON. MIGUEL DÁVILA CASTILLO
DR. GIANNI FRIXONE ENRÍQUEZ

ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO

ADMINISTRADOR GENERAL
PROCURADOR
METROPOLITANO (E)
SECRETARIO GENERAL DEL
CONCEJO METROPOLITANO
DE QUITO

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

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Buenas tardes señor Alcalde, señoras y señores concejales, público presente, contamos con la presencia de 13 señoras y señores concejales, más la suya señor Alcalde, por lo tanto contamos con el quórum legal para dar inicio a la presente sesión.

SEÑOR ALCALDE: Una vez constatado el quórum, declaro instalada la presente sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, al amparo de lo dispuesto en el artículo 319 del COOTAD. Señor Secretario, por favor, dé lectura al orden del día.

Por Secretaría se procede a dar lectura al orden del día.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, a las 15h20 (14 concejales).

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

ORDEN DEL DÍA

I. Conocimiento y resolución respecto del informe No. IC-2017-153, emitido por la Comisión de Propiedad y Espacio Público. Dictamen de la Comisión favorable.

Ingresan a la sala de sesiones la concejala Abg. Daniela Chacón, y el concejal Sr Miguel Coro, a las 15h24 (16 concejales).

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Miembros del Concejo, público en general, la Comisión de Movilidad pone a consideración en primer debate el proyecto de Ordenanza que establece la política...

SEÑOR ALCALDE: Perdón, hubo un error mío. Es el primer punto del orden del día, hubo un error de mi parte, tiene la palabra el concejal Reina.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Entonces luego del primer punto.

CONCEJAL ECON. LUIS REINA: Buenas tardes, no estaba previsto mi intervención, pero al mirar ciertas reacciones, la presencia de los que están afuera que siento parcializada, porque debieran estar los operadores y los que utilizan las operaciones de transporte y dado que vamos a tratar sobre el cambio en lo que se refiere al área que ocupará, más la modificación de la fecha para el Centro de Convenciones, me viene a la memoria y primero digo que hay que aprobarlo, me viene la consideración que hay que aprobarlo, que es necesario y es urgente el Centro de Convenciones, que hay que construirlo y hay que darle todas las facilidades.

La ciudad de Quito se ha caracterizado por ser un atractivo turístico de diversas modalidades, pero en cuanto a eventos y a convenciones no tiene una capacidad instalada que pueda soportar y este Centro de Convenciones daría ese soporte, apoyaría ese soporte, pero me viene a la memoria, el comodato fue conocido en este Concejo el 26 de enero del año 2016 y se elevó a escritura pública el 14 de marzo del año 2016, por lo tanto el plazo se concluía en el 2018 porque se daba un plazo de dos años para construirse.

También creo que hay que revisarle y he revisado el periódico "El Quiteño", la Agencia Metropolitana de Turismo, la Agencia Metropolitana del Municipio y reviso unas declaraciones del señor Alcalde que las hace el 13 de julio del año 2015 y dice que esta obra costará 15 millones y que estará listo para Hábitat III, no estuvo, no se ejecutó, pero es parte de la expresión de lo que se declara sin previas realizaciones de lo que se debe hacer, pero, repito entonces, luego de conocida la Ordenanza creo que es pertinente y es necesario modificar hoy el plazo del comodato y acotar al espacio que verdaderamente va a construirse la primera etapa, la primera fase del Centro de Convenciones, así que planteo que someta a votación y que demos la aprobación para estas modificaciones, muchísimas gracias.

SEÑOR ALCALDE: ¿Lo eleva a moción concejal?

CONCEJAL ECON. LUIS REINA: Sí, lo elevo a moción.

SEÑOR ALCALDE: Someta a votación ordinaria la moción presentada por el concejal Reina, por favor.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí, señor Alcalde, señoras y señores integrantes del Concejo por favor sírvanse levantar la mano quiénes están de acuerdo con la aprobación del informe en referencia.

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

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Señor Alcalde, con el voto favorable de los presentes, queda aprobado el informe No. IC-2017-153 de la Comisión de Propiedad y Espacio Público.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (17), LUEGO DE ANALIZAR EL INFORME No. IC-2017-153, EMITIDO POR LA COMISIÓN DE PROPIEDAD Y ESPACIO PÚBLICO, DE CONFORMIDAD CON LOS ARTÍCULOS 87, LITERAL D), 323, 423, 441, Y 460, DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE

ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN; 2077 Y SIGUIENTES DEL CÓDIGO CIVIL; Y, ARTÍCULO 1.308 Y SIGUIENTES DEL CÓDIGO MUNICIPAL, **RESUELVE:** AUTORIZAR LA MODIFICATORIA DE SU RESOLUCIÓN No. C023, DE 27 DE ENERO DE 2016, MEDIANTE LA CUAL RESOLVIÓ ENTREGAR EN COMODATO EL INMUEBLE MUNICIPAL DE DOMINIO PRIVADO, IDENTIFICADO CON EL PREDIO No. 3553162 (PARCIAL), CLAVE CATASTRAL No. 12004-01-002 (PARCIAL), UBICADO EN EL TERMINAL DEL EX AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE, PARROQUIA LA CONCEPCIÓN, A FAVOR DE LA ASOCIACIÓN "CONSEJO ECUATORIANO DE EDIFICACIÓN SUSTENTABLE CEES, PARA DESTINARLO A LA CONSTRUCCIÓN DEL DENOMINADO PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL "CENTRO DE CONVENCIONES METROPOLITANO DE LA CIUDAD DE QUITO", EN LO REFERENTE A LA SUPERFICIE DEL ÁREA ENTREGADA EN COMODATO, REDUCIENDO EL ÁREA ENTREGADA DE 107.500,00 M2 A 20.146,65 M2; Y, LA AMPLIACIÓN DEL PLAZO HASTA EL 30 DE AGOSTO DE 2018.

EL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR INTERMEDIO DE LA DIRECCIÓN METROPOLITANA DE GESTIÓN DE BIENES INMUEBLES Y DE LA ADMINISTRACIÓN ZONAL "EUGENIO ESPEJO", REALIZARÁ EL SEGUIMIENTO Y CONTROL, A FIN DE QUE EL INMUEBLE SEA DESTINADO AL FIN PROPUESTO Y QUE SE LO MANTENGA EN BUENAS CONDICIONES. EN CASO DE INCUMPLIMIENTO POR PARTE DE LA BENEFICIARIA DEL MISMO, SE REVOCARÁ EL COMODATO.

CON LA RESOLUCIÓN DEL CONCEJO METROPOLITANO, COMUNÍQUESE A LA INTERESADA Y A LAS DEPENDENCIAS INVOLUCRADAS.

SEÑOR ALCALDE: Pasemos, por favor, al siguiente punto del orden del día.

II. Primer debate de los siguientes proyectos de Ordenanza:

- 1. Ordenanza que establece la política tarifada aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. (IC-O-2017-157).**

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Ahora sí señor Alcalde, miembros del Concejo, la Comisión de Movilidad pone a consideración de este Cuerpo Edilicio, el proyecto

de Ordenanza Metropolitana que establece la política tarifaria aplicable al sistema Metropolitano de Transporte Público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito.

El presente proyecto de Ordenanza consta de un informe técnico favorable, un criterio legal de Procuraduría favorable, contiene 28 considerandos; 25 artículos; 3 disposiciones generales; 3 disposiciones transitorias; una disposición derogatoria; y, una disposición final.

Se han llevado a cabo las discusiones correspondientes en el seno de la Comisión en varias ocasiones, se han procesado las observaciones de las mismas y siendo una iniciativa del Ejecutivo, me permito solicitar a usted que sea la Secretaría de Movilidad la que proceda con la sustentación técnica y la exposición del cuerpo normativo correspondiente.

SEÑOR ALCALDE: Quiero invitar al señor Darío Tapia, Secretario de Movilidad y que por favor pase adelante para la presentación correspondiente.

Ingresan a la sala de sesiones la concejala Sra. Karen Sánchez, y el concejal MSc. Patricio Ubidia, a las 15h30 (18 concejales).

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Estimados miembros del Concejo del Distrito Metropolitano de Quito, señoras, señores, señoritas concejales, señor Alcalde, a todo el público presente muy buenas tardes. Nuestra presentación indudablemente tiene que ver con lo mencionado en el punto del orden del día, esto es el tema de poner a consideración de ustedes, la Ordenanza de la política tarifaria y el fortalecimiento de la calidad del sistema del transporte público, para ello es importante poner como antecedentes los siguientes:

Primero, recordar a todos que desde el año 2003, específicamente desde el 22 de enero del año 2003, bajo Resolución No. 01 de la dirección de ese entonces, del Consejo Nacional de Transporte Terrestre y de Tránsito, se aprobó justamente las tarifas que actualmente se encuentran vigentes; es decir, han pasado prácticamente 14 años desde aquella resolución del año 2003, que entró en vigencia respecto a las tarifas.

Recordando así mismo que las tarifas eran un asunto de política nacional, se regulaban y al mismo tiempo se fijaban como un todo a nivel nacional sin importar

cuál era la ciudad, pero hay que recordar que para el año 2013, específicamente para el 12 de abril, el Gobierno Nacional tomando en cuenta lo que la Constitución, el COOTAD y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre mencionaba, delegó y sobre todo transfirió las competencias en materia de transporte terrestre a cada uno de los gobiernos autónomos descentralizados y también obviamente a los distritos metropolitanos.

Con este antecedente se firmó el convenio que era el convenio para la ejecución del proyecto de fortalecimiento de calidad y mejora, primero, a nivel nacional ya como rector, la Agencia Nacional de Tránsito, en el año 2012 y cuando se asumieron las competencias, ustedes recordarán señores concejales, para el año 2014 indudablemente la situación del transporte público con la que se cogió antes del plan de fortalecimiento tenían varias deficiencias que veremos en esta presentación como ha ido mejorando en el tiempo, sobre todo la regulación para el mejoramiento de la calidad del servicio.

Además de esto, como ustedes mismo lo saben, en la Resolución No. 57 del Plan de Fortalecimiento Institucional que fue además resuelta por este mismo Consejo Cantonal, entró en vigencia este plan de calidad de servicio y nos hemos permitido, a pesar de que el Concejo conoció hace algunas semanas atrás este plan de fortalecimiento de la calidad de servicio y sus logros, nos permitimos resumirlos, que para nosotros han sido sumamente importantes.

El primero, el hecho de que el transporte terrestre fue urbano obviamente el transporte combinado y rural, tuvo una fiscalización en control en territorio de manera periódica y permanente de la flota habilitada.

Por ejemplo, sabíamos que habían 2.383 buses que estaban registrados dentro del histórico del Municipio de Quito, sin embargo sabíamos con estos controles que no eran más de 2.300, de hecho los que comenzaron a tener control y pues obviamente después comenzamos a ver muchísimos más, fluctuación dentro de la fiscalización en territorio.

Segundo, lo importante de aquella fiscalización del control de la calidad del servicio resultó que hubo un aumento significativo en estos dos últimos años porque aumentamos a un 21% más las unidades que aprobaron la revisión técnica vehicular entre el 2013 y 2016, es decir, como estábamos atados la compensación con el fortalecimiento de la calidad del servicio vimos como un esfuerzo además que hay que tomar énfasis por parte del sector del transporte para que puedan pasar sus

unidades y de hecho es que este momento más allá del 94% de las unidades están pasando y aprobando obviamente el tema de la revisión técnica vehicular.

El 100% de su personal administrativo este momento se encuentra ya afiliado al IESS, la totalidad de las operadoras se encuentran con talleres mecánicos especializados. Este momento, si bien es cierto, tenemos todavía que pensar en el recaudo de forma integral o sectorizada como ya se nos había planteado, sin embargo hay que decir que el recaudo centralizado por operadora este momento ya es una realidad, tenemos una reducción de un 27% de los siniestros de tránsito en vía y un 35% de números de personas heridas, obviamente menos en comparación con el año 2015, se registra dentro también de esta revisión que se hace a cada una de las operadoras.

Sale de la sala de sesiones el concejal Lcdo. Eddy Sánchez, a las 15h46 (17 concejales).

Para el año 2016 tuvimos un importante número, “cero” de reducción, a cero la reducción de muertes también por parte de caídas en los accidentes que eran frecuentes y pues indudablemente esto ha hecho que el plan de fortalecimiento, indudablemente tal vez con el esfuerzo que esto involucra y además sabiendo que esto es un parámetro continuo, significados para nosotros muy importante es el hecho que tengamos ahora este tipo de números.

Con esta perspectiva estimados miembros del Concejo, para el año 2016 y 2017, a sabiendas de que este plan de fortalecimiento institucional terminaba el 30 de junio, la Secretaría de Movilidad dispuso la contratación de un convenio de cooperación técnica entre la CAF - Corporación Andina de Fomento y el Municipio de Quito para tener como objetivo claro una política tarifaria aplicable al Distrito Metropolitano de Quito.

Con este objetivo claro de tener una política tarifaria se construyó los costos o la estructura más bien dicho de los costos operacionales, financieros y de inversión que tienen que ser asociados a la operación del sistema de transporte público del Distrito, es decir cuánto vale operar un bus, cuánto vale su combustible, su mantenimiento, su mantenimiento preventivo, correctivo, cuánto valía el tema de su inversión, su amortización, cuánto valían los gastos financieros de aquella inversión.

Por otro lado, con estos números de egresos del sistema, se pudo construir un modelo de tarifa técnica referencial, obviamente poniendo como valor principal de su ingreso el número de pasajeros que se tenía como promedio anual, mensual e incluso llegando al detalle de cuántos pasajeros diarios se tiene en el sistema integrado y por unidad promedio.

Además de eso, el objetivo de esta consultoría de política tarifaria evaluó los esquemas del modo de tarifas que podrían implementarse en el Distrito Metropolitano de Quito, que no solamente tiene que ver con actos legales, de saber cuánto es una tarifa, cuánto es una media tarifa como un acto legal, sino también qué pasaba con los medios de pago referente a la tarifa; es decir, qué pasa si yo tengo que pagar con tarjeta, qué pasa con los posibles descuentos por comprar viajes adelantados respecto al sistema y con ello indudablemente se construyó lo que habíamos mencionado, esta política tarifaria que no es per se cuánto vale un pasaje o cuál es la tarifa técnica versus la tarifa del usuario, más bien lo que se construyó como Municipio de Quito es tener un conjunto de principios, de objetivos y de restricciones que atiende el lente regulador en la definición de una estrategia tarifaria y ahí sí con estos antecedentes fijar una tarifa al público, para que con mecanismos seguros y con procedimientos asociados que tengan que ver al recaudo salga pues una tarifa justa y equitativa para ambos sectores, el sector primordial de la ciudadanía, pero también al sector de los empresarios de transporte.

Es así que como ustedes pueden ver en el cuadro adjunto, la política tarifaria tiene una estructura tarifaria que tiene estrategias de tarifa, opciones de pago, características del usuario y monto de la tarifa, por poner un ejemplo en estrategias de la tarifa, ahí conceptualizamos qué es una tarifa plana, qué es una tarifa por distancias respecto al transporte combinado o rural y tarifas por transferencias sobre todo cuando esté en funcionamiento por ejemplo sistemas como el "Metro", pero ya en funcionamiento el sistema de la Empresa de Pasajeros con sus corredores.

En las opciones de pago justamente conceptualizamos por fin saber cuál es el pago por viaje, el pago por un abono mensual. Si yo quisiera adelantarme pagando viajes mensuales, viajes semanales y además cuando hablamos de los usuarios saber cómo podemos conceptualizar una tarifa por grupos socio económicos, sus limitaciones físicas, la edad, entre otros aspectos.

Por otro lado, la política tarifaria tenía otro gran componente que es el recaudo y respecto al recaudo saber cuáles son los medios de pago aceptados, porque todos sabemos que posiblemente tengamos ya que comenzar a tener una

conceptualización de un sistema integrado de recaudo, pero creíamos conveniente que deberíamos hacer un sistema integrado de recaudo conceptualizando que el pago pueda ser por tarjeta o por efectivo; por otro lado, en este gran componente de recaudo tener un esquema de pago que podría ser en los propios buses, en las estaciones o en tipo de controles de acceso cuando tengamos otro subsistema de transporte integrado y con cada uno de sus componentes.

Con este concepto, estimados miembros del Concejo y público en general, lo que hicimos justamente es saber, primero, cuál es la estructura de transporte público referente a los gastos, es decir al vehículo, al combustible, a su mantenimiento, a su personal, al sistema de recaudo y al sistema llamado SAE, que no es más que el sistema de control de flota, más los seguros, impuestos, que tiene que ver con los egresos de los señores transportistas, los gastos administrativos y nos hemos puesto como un "tir", un retorno de inversión prudente y sobre todo que está en los márgenes completamente estables, un margen de utilidad que no sobrepase o que esté alrededor de un 13%.

El cálculo de la tarifa técnica, como ustedes pueden ver, es el producto de la relación entre el costo total para la prestación del servicio, todos los egresos que se tiene que hacer para operar el servicio y el número total de usuarios, como habíamos mencionado, de pasajeros, que permitan cubrir la operación y además obviamente se tenga un retorno sobre la inversión y un margen de utilidad prudente, esta es justamente la fórmula con la que se llegó a tener la política tarifaria; es decir, primero, cuál es la tarifa técnica referencial sobre el subsistema del transporte aplicado y para el período por el cual se dieron los datos, por ejemplo: si la tarifa técnica referencial, hablamos del transporte convencional, el "IT" sería los años por los que estamos tomando en cuenta los ingresos y egresos respecto a este subsistema, esto por el costo estimado del servicio, más la demanda de viajes, tal como habíamos planteado en la presentación.

De esto estimados miembros del Concejo, con estos datos técnicos que ha sacado la Secretaría hemos visto que la tarifa técnica resultante para el servicio de transporte convencional urbano, de acuerdo al modelo es el siguiente: es decir, tener una tarifa equivalente por pasajero de 0.274 equivalente, lo que significaría tener una tarifa de 0,30 centavos en una tarifa normal, la tarifa completa y la tarifa reducida en 15 centavos y en las mesas de trabajo se habían planteado dejar en 10 centavos la tarifa para las personas con discapacidad. Esta tarifa técnica, el intra cantonal urbano se da como resultado en los ingresos de la demanda anual y con los supuestos de los kilómetros anuales recorridos, como les había dicho con un "TIR" de accionista de

un 13%. Esta tarifa técnica por pasajero o equivalente, es el valor resultante de la relación de los costos totales de la operación y la demanda total sin considerar el porcentaje de las tarifas reducidas, por eso es que como ustedes ven, a pesar que la tarifa se propone que esté en 15 centavos y 30 centavos, indudablemente la tarifa equivalente estaría alrededor de los 0.274 centavos como tarifa equivalente.

Nosotros habíamos también planteado, cuál es la real necesidad del incremento, no sólo por lo histórico de haber pasado 14 años sin haber subido la tarifa. Además, es importante saber que cuando se eligió a las ciudades por su kilómetro, por su población, por todo esto, a Quito se le considera como un Municipio clase "A" con 7 ciudades diferentes, es decir en éstas, están: Quito, Cuenca, Guayaquil, Ibarra, Loja, Ambato y Manta, de aquellas 5, es decir: Guayaquil, Ibarra, Ambato, Loja y Manta están ya con tarifas de 30 centavos y Quito este momento se ha mantenido con 25 y Cuenca también. Este momento están discutiendo la tarifa y se encuentran con un modelo de compensación.

Además era importante que ustedes noten el comparativo de acuerdo a la región latinoamericana y estos son los costos, obviamente de las tarifas que tienen varios conceptos, por ejemplo el tema de Río de Janeiro, a pesar de que está en 1,29 dólares, eso es lo que vale un bus allá en Río de Janeiro, ésta tiene una tarifa que además es integrada, el pasaje está integrado, esos son los costos. Sin embargo, como ustedes ven, Quito está dentro de la región de las capitales obviamente de la República, se encuentra en el puesto más bajo de la tarifa, lo que indudablemente no ha permitido tener además una mejora sustancial de la calidad del servicio.

Con esta perspectiva, estimados miembros del Concejo, con esta perspectiva técnica que no nace únicamente de poder alzar la tarifa por alzar sino de haber contratado una verdadera política tarifaria para el Distrito, se iniciaron por disposiciones de la Alcaldía los procesos de socialización en mesas de diálogo. Estos procesos de socialización en las mesas de diálogo tuvieron varios actores, obviamente las operadores de transporte, el Municipio de Quito, los señores usuarios del transporte, colectivos ciudadanos, universidades y expertos en movilidad.

Las temáticas a tratar y que justamente se realizaron fueron, sobre todo, el saber cómo justificar una tarifa por medio de aumentar la calidad de servicio y esto con la participación ciudadana para que analizando todos los temas financieros y de política tarifaria ya expuestos, se pueda llegar a tener una socialización de diálogo.

En estas mesas de calidad de servicio, estuvieron varios actores, en donde podemos sobre todo resaltar a los miembros de las juntas parroquiales, de las parroquias rurales de Quito, algunas universidades que prestaron obviamente su contingente. Además, estuvieron actores ciudadanos como cabildos, representantes de los mercados, la Federación de Barrios de Quito, la Asociación de Consumidores y Usuarios de Pichincha, Comités Barriales como el de La Floresta, algunos concejales, a los cuales tenemos que agradecer muchísimo porque nos aportaron muchísimo con el tema sobre todo de propuestas serias que habían hecho, tuvimos por ejemplo la oportunidad de estar en un evento realizado por la concejala Daniela Chacón, en donde además recibimos insumos para el tema, apoyo y seguridad poblacional dentro de los sectores de Ponciano, además la Cámara.

SEÑOR ALCALDE: Perdón que le interrumpa, señor Secretario, estamos a punto de cumplir los 20 minutos que se establecen para las presentaciones, pero quiero solicitar a ustedes señoras, señores concejales que en virtud de la importancia del tema podamos estar de acuerdo en que el señor Secretario continúe con su presentación, si no existe ningún inconveniente de parte de ustedes. Bien, proceda señor Secretario.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Muchas gracias señor Alcalde. En estas mesas, obviamente estaban sectores de la ciudad que iban a ser beneficiados respecto a la calidad de servicio porque también necesitamos saber qué es lo que pensaban respecto al tema. Las mesas que se incluyeron para ellos eran 5 mesas, la primera mesa, era una mesa de participación ciudadana, el objetivo de ésta era implementar justamente los diálogos necesarios con la población para recoger primero las críticas, los aportes, las sugerencias, los comentarios, pero también la propuestas de cada uno de estos sectores que participaron con mucha actividad para la incorporación, no de un alza de tarifas, sino más bien para la incorporación de una normativa que permita tener un mejoramiento a la calidad del servicio, con ello lo que se pudo dar como resultado es tener una articulación más importante con los sectores sobre todo de los ámbitos periféricos de la ciudad, rurales de la ciudad y también urbanos. Era importante saber qué estaba pasando con los usuarios del servicio del transporte público en las parroquias y por ello es que tuvimos un acercamiento muy especial con las juntas parroquiales y además saber cuál era la medición de la percepción del servicio de transporte público respecto al tema.

La siguiente mesa era una mesa de análisis financiero. Esta mesa de análisis financiero, indudablemente era además comenzar a sincerar los costos que la política tarifaria propia del Municipio expuso referente a los ingresos como a los gastos del

sector del transporte, pero además hacer un comparativo con lo que ellos tenían, porque posiblemente nosotros teníamos algunos datos no consensuados porque tal vez no estábamos en la operatividad mismo de la operación de los buses, pero otra muy importante era el tema del número de pasajeros que nosotros teníamos como dato y además ese es el principal factor obviamente de los ingresos de los transportistas. Con los resultados del ajuste tarifario, indudablemente con largas reuniones pudimos además llegar a consensos respecto a esta mesa.

La siguiente mesa que tuvimos y es una mesa que es muy importante notar es la mesa ambiental, para ello, señores concejales, señor Alcalde si me permite, esta es una mesa que la tratamos aparte, porque creo que es un tema que tenemos que pedir apoyo a los transportistas, obviamente al Municipio de Quito, pero que también necesitamos el apoyo completo del Gobierno Nacional respecto al tema ambiental, nosotros habíamos preparado con la señora Secretaria de Ambiente una presentación.

SEÑOR ALCALDE: Quisiera invitar a la doctora Verónica Arias, Secretaria de Ambiente para que haga la presentación de la parte pertinente, por favor.

Ingres a la sala de sesiones la concejala Srta. Carla Cevallos, a las 15h55 (18 concejales).

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Si después me permite señor Alcalde para poder continuar con la exposición.

Ingres a la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, a las 15h56 (19 concejales).

DRA. VERÓNICA ARIAS, SECRETARIA DE AMBIENTE: Muy buenas tardes señor Alcalde, señores concejales, público aquí presente, efectivamente como menciona el Secretario de Movilidad esta mesa trabajó el tema ambiental y creemos pertinente presentarles a ustedes señores concejales el análisis sobre esta mesa y específicamente el articulado que tiene este proyecto de Ordenanza debido a la importancia que va ligado al incremento de la tarifa, pero también a mejorar la calidad y los estándares ambientales para que Quito siga siendo una capital líder como ha sido en todos estos años en el ajuste de la norma y en el control de la contaminación. Creo que también es importante mencionar que es dar cabalidad y

cumplimiento a la Constitución, a los artículos Nos. 71 y 72, en donde hace mención que los ecuatorianos tenemos el derecho a vivir un ambiente libre de contaminación.

SECRETARÍA DE
AMBIENTE
ALCALDÍA

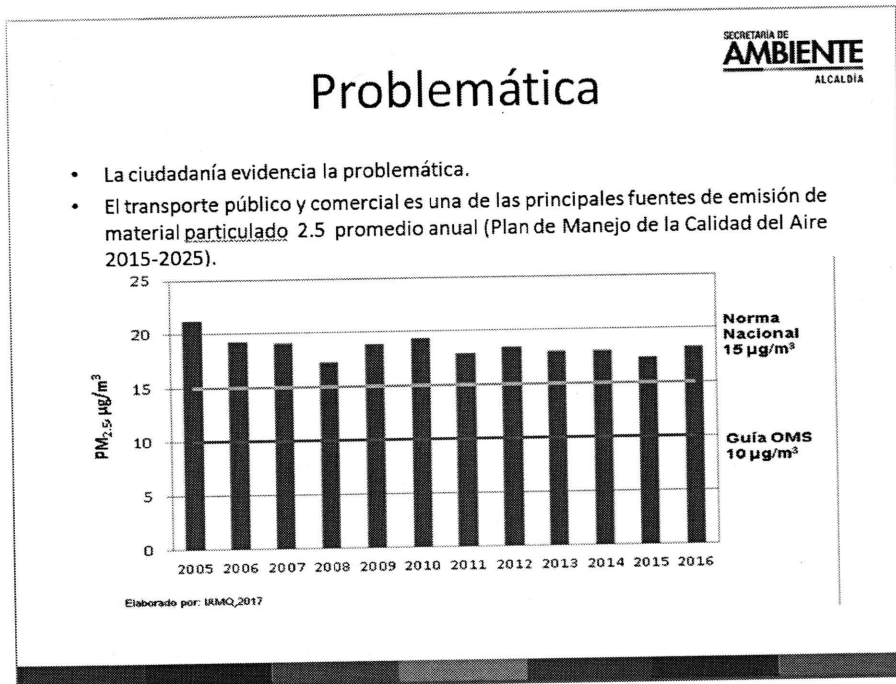
Líneas Ambientales desarrolladas para mejoras en la calidad de aire del DMQ

SECRETARÍA DE
AMBIENTE
ALCALDÍA

Proyecto de Ordenanza

- Artículo 5.- Principios:
10. Medio Ambiente, promoviendo la aplicación de nuevas tecnologías que disminuyan la emisión de gases contaminantes;
- Artículo 28.- Indicadores de calidad:
8. El cumplimiento de los estándares ambientales previstos en la normativa metropolitana vigente y aplicable en el Distrito Metropolitano de Quito.

En ese sentido ha habido un gran avance, un acuerdo. Creo que todos como ciudadanos, tanto señores transportistas, el Municipio de Quito y los miembros de la mesa hemos coincidido que todos tenemos que abundar y abonar en este asunto de control de la contaminación, puesto que la ciudadanía se queja y se queja bastante por la evidencia de los gases contaminantes en la Capital y en este sentido quisiera enmarcarme y enseñarles a ustedes un poquito de la problemática en términos de contaminación. El transporte público, según este cuadro, que es realizado por el laboratorio de la Secretaría de Ambiente, el transporte público y comercial es una de las principales fuentes de emisiones del material particulado 2.5, y estamos viendo el promedio anual en este sentido. ¿Qué quiero decir con el material particulado 2.5?

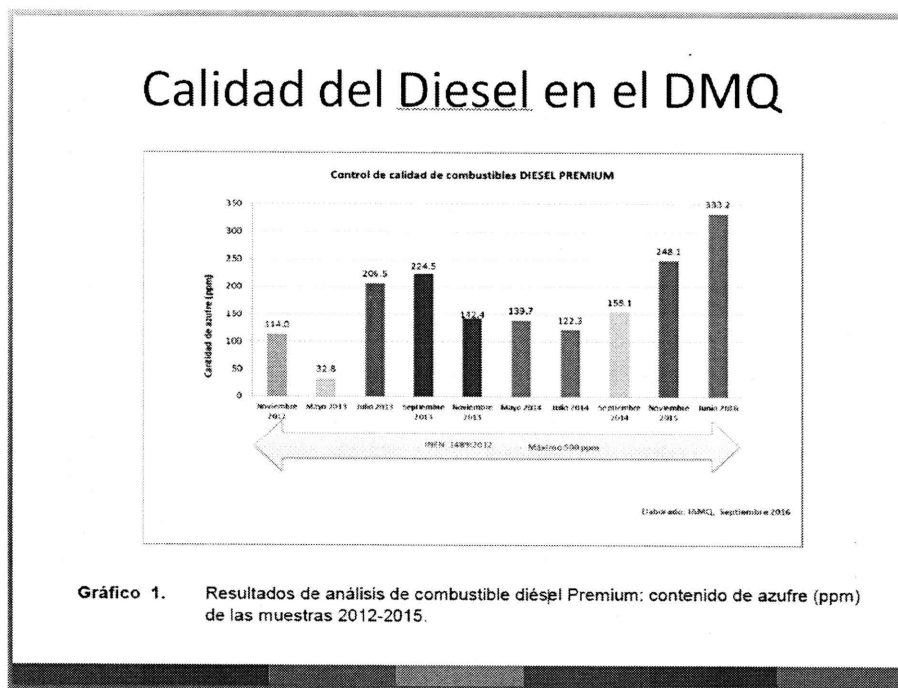


Básicamente es aquel humo negro que vemos que emana de los vehículos, especialmente del transporte público, que genera gases contaminantes y que tiene una concentración específica del azufre que hace daño a la salud de los habitantes de la ciudad.

Como ustedes pueden ver en este cuadro, la guía internacional de la Organización Mundial de la Salud dice y aconseja que no debería pasar estos promedios del material particulado de 10 µg., promedio anual. La normativa nacional establece que no debería pasar de 15, el promedio en Quito estamos alrededor de 18. Si bien

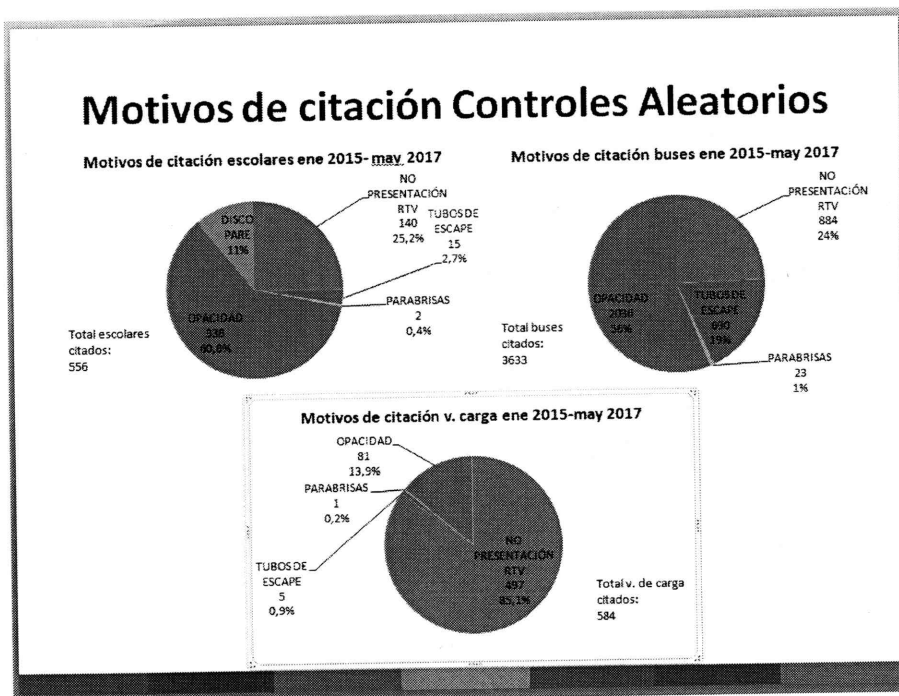
es cierto no es tanto, pero estamos por encima de la norma nacional, y esto se debe a varios motivos y quiero mencionar que estamos hablando de los últimos 12 años; es decir, si ustedes ven, hay una constante en estos últimos 12 años, especialmente en este material particulado 2.5 que tiene efectos en la salud como yo mencioné en relación a problemas de respiración, a la carótida, a problemas pulmonares y de corazón.

Esto tiene que ver con varios temas, entre esos de competencia nacional y otros que pueden ser mejorados de competencia municipal, uno de éstos es justamente la calidad del diesel en el Distrito Metropolitano de Quito, y ¿por qué hago énfasis en el diesel y no la gasolina?, porque la problemática que tenemos de contaminación es justamente del material particulado que se encuentra en el diesel y el diesel no cumple o mejor dicho, si podemos ver a lo largo de este tiempo desde el 2012 hasta el 2016, según las muestras y según los análisis que nosotros hacemos todos los años, la calidad del diesel no está siendo entregada a Quito en los estándares que debería ser entregada sino con un promedio de 333.2 ppm, eso significa que en los últimos años, si ustedes ven, la calidad del diesel ha disminuido en realidad.



Esto quiere decir también que hemos hecho un muestreo desde el año 2015, enero 2015, 2016 y 2017, donde ustedes pueden ver que en los controles aleatorios que se

hace en la ciudad se refleja que los motivos de citación, por ejemplo para el transporte de escolares y los motivos de citación para los buses y los motivos de citación para el transporte de carga, básicamente el 60%, 56% son por opacidad. Entonces, estamos viendo que tienen unos niveles de opacidad bastante importantes por los cuales han sido citados en varias ocasiones. Otro rubro es justamente la no presentación en la revisión técnica vehicular y otros por tubos de escape o por temas de seguridad.



Dicho esto, conformamos, como mencionó el señor Secretario de Movilidad, las mesas de trabajo, se llevaron varias mesas de trabajo con la participación de varios actores, nos ha acompañado el señor Vicealcalde, concejal Eduardo del Pozo, la Secretaría de Movilidad, la de Ambiente, la Agencia Metropolitana de Tránsito, la Empresa de Pasajeros, el Centro de Transferencia Tecnológica para la Capacitación e Investigación en Control de emisiones, algunos concesionarios, la Asociación de Transportistas, y vemos que podemos tener avances, y avances que implican ya acuerdos y en ese sentido quiero mencionar dos:

Por un lado como menciono, tiene competencia nacional que es la calidad de combustibles y el día viernes tuvimos la oportunidad de reunirnos ya con el Ministro de Ambiente y se conformó una mesa con el Ministro de Ambiente para

articular esfuerzos con la Ministra de Industrias y la Producción para trabajar en términos de la calidad del diésel, y también ha habido mejoras en la norma técnica de la gasolina que ya está aprobado, que todo los vehículos de gasolina tengan una tecnología mínima de euro tres; y, en relación a lo que son las competencias metropolitanas se está trabajando en el texto de reforma a la Ordenanza No. 213, pero menciono este texto de Ordenanza porque hace referencia a los índices de calidad ambiental que serán trabajados en el otro cuerpo legal que compete a ambiente.

SECRETARÍA DE
AMBIENTE
ALCALDÍA

Mesas de trabajo

- Mesas de trabajo realizadas los días 08 y 15 de junio de 2017, con la participación de los siguientes actores:
 - Vice Alcaldía
 - Secretaría de Movilidad
 - Secretaría de Ambiente
 - Agencia Metropolitana de Tránsito
 - Empresa de Pasajeros
 - CCICEV (Centro de Transferencia Tecnológica para la Capacitación e Investigación en Control de Emisiones vehiculares.)
 - Concesionarios
 - Asociaciones de Transportistas

Para avanzar les quiero mencionar los acuerdos que preliminarmente se han llegado, primero sería, es muy importante que los requisitos y los vehículos nuevos a operar en el Distrito Metropolitano de Quito ingresen con euro tres desde el 2018, si bien es cierto esto ya es una norma nacional, la norma técnica aplica solamente para gasolina, no para vehículos a diesel, por tanto estamos incorporando en la Ordenanza reformativa a la No. 213, la incorporación de nuevas tecnologías que reduzcan las emisiones y también estamos viendo según los estudios que tenemos del CICE, de este Centro de Estudios Tecnológicos, que sí podríamos ajustar un poquito la norma de opacidad, que sí vemos que podría cumplir el parque automotor.

Competencias

- **Competencias Nacionales**
 - Calidad de combustibles (reunión MAE de 16 de junio de 2017) se acuerda mesa de trabajo calidad Diesel.
 - Norma Técnica de gasolina (reunión AEADE) 2018 vehículos de gasolina mínimo tecnología Euro III.
- **Competencias Metropolitanas:** reforma OM 213 conocida en Comisión de Ambiente el 20 de junio de 2017
 - Fortalece parámetros RTV
- **Acuerdos:**
 - Requisitos vehículos nuevos a operar en DMQ – Euro III desde 2018
 - Incorporar tecnologías reductoras de emisiones – Normas de Emisiones
 - Certificado de cumplimiento de las pruebas físicas ajustados a las condiciones de altura de Quito, previo a la comercialización.
 - Implementación de pruebas dinámicas (mide realidad del vehículo en movimiento) en RTV; y se medirá el material particulado 2.5 para generar Norma que actualmente no existe.
 - Se implementa la obligación de entregar los Planes de Mantenimiento y su seguimiento y control. (Art. 29 de este proyecto)

El certificado de cumplimiento de pruebas físicas ajustadas a las condiciones de altura de Quito previa a su comercialización y esto es muy importante porque inclusive los señores transportistas lo que han dicho y mencionado con toda razón es que solamente se pide prueba documental y que después terminan comprando un vehículo que no pasa la revisión técnica vehicular. Entonces, lo que pretendemos acá es justamente generar un certificado físico de pruebas físicas que pasen esos vehículos a las condiciones de altura de Quito previo a la comercialización.

La cuarta es la implementación de las pruebas dinámicas, es decir que midan realmente el vehículo en movimiento en la revisión técnica vehicular, ¿para qué?, para poder medir ese material particulado 2.5 porque ahora lo que se mide es esa opacidad, que no nos da directamente el estado del vehículo sino indirectamente ese material particulado del 2.5, y que se implemente la obligación de entregar planes de mantenimiento y su seguimiento y control que si está establecido en el artículo 29 de esta Ordenanza. Básicamente, ¿cuáles son estos objetivos?, fortalecer los estándares ambientales para que la ciudadanía y todos nosotros, todos los quiteños tengamos una mejor calidad de aire en Quito, se mejore el servicio de la revisión técnica vehicular y se mejore ese control en la vía pública.

Objetivos

- Fortalecer los estándares ambientales en el servicio de la Revisión Técnica Vehicular y el control en la vía pública para mejorar la calidad de aire en Quito.
- Implementación de la Certificación física previa a la venta de vehículos en el DMQ para asegurar la inversión de los transportistas.
- Generar Norma Técnica de material particulado 2.5 que permita una mejora ambiental y en la salud de los quiteños.
- La implementación y seguimiento a planes de mantenimiento obligatorios al transporte público y comercial, permitirá que los transportistas ahorren combustible y reduzcan emisiones, mejorando así la calidad de aire y exigiendo un buen servicio para los pasajeros.

La implementación de la certificación física previa a la venta de vehículos para asegurar la inversión de los transportistas, generar la norma técnica de este material particulado 2.5 que tanto daño hace a la salud de los quiteños y la implementación y seguimiento a planes de mantenimiento obligatorios a transporte público y comercial que permita que los transportistas ahorren combustible, reduzcan emisiones y mejoren así la calidad del aire, exigiendo un buen servicio también para los pasajeros, hasta ahí señor Alcalde, señores concejales.

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, a las 16h00 (18 concejales).

SEÑOR ALCALDE: Gracias señora Secretaria, continuemos con la presentación del Secretario de Movilidad.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Muchas gracias estimados miembros del Concejo, señor Alcalde. Como ustedes pueden observar indudablemente para nosotros ha sido prioridad en este tipo de mesas de socialización poder llegar a lo más profundo de los temas que creo que preocupan a la ciudad, preocupan referente a la calidad del servicio, pero también preocupan en

temas relacionados con el ambiente, que para nosotros sin duda alguna tiene un valor profundo respecto a la calidad de vida de los quiteños.

Con todos estos antecedentes, con todos los antecedentes que ustedes acaban de ver, nosotros como Municipio estamos proponiendo en esta tarde este proyecto de Ordenanza que ponemos a consideración de ustedes respecto a este tema.

Ingres a la sala de sesiones el concejal Lcdo. Eddy Sánchez, a las 16h02 (19 concejales).

En el título primero, estimados miembros del Concejo, hablamos sobre las generalidades, es decir el objeto de esta Ordenanza de política tarifaria, cuál es el ámbito de aplicación, ya sea de los subsistemas creados por medio de Ordenanza aquí en el Distrito Metropolitano de Quito respecto además al ámbito de aplicación de los usuarios del servicio y obviamente de los operadores del servicio, conductores o conductoras.

Además, en el título primero proponemos tener definiciones respecto a temas básicos como lo que es tarifa, lo que es política tarifaria, qué es un índice operacional, qué es un pasajero, qué es un operador, cuáles son los tipos de tarifa y los conceptos de sobre todo las transferencias o viajes por distancia, entre otras definiciones que mantenemos en el tema.

Ingres a la sala de sesiones el concejal Sr Marco Ponce, a las 16h04 (20 concejales).

Lo segundo es sobre la estructura tarifaria, es decir nos metemos mismo al concepto de esta Ordenanza para definir los principios, para definir los objetivos aplicables en la fijación de las tarifas del sistema, en donde conceptualizamos los esquemas de tarifa, respecto a qué y cómo manejar una tarifa plana, a cómo manejar una tarifa por distancia o de recorrido, a cómo manejar una tarifa por etapas o transferencias o incluso por zonas.

Por otro lado, como habíamos manifestado en la presentación, mantener el tema de las opciones de pago como algo vigente, es decir ya sea por efectivo o pre pagadas.

Además, el "Título Dos" habla sobre el cálculo de la tarifa técnica, que sin duda alguna es la base para la fijación de las tarifas del servicio de transporte público de los usuarios, de los ciudadanos, las tarifas preferenciales que no es un tema nuestro,

sino más bien simplemente para conceptualizar el tema de ser obligatorio en los términos previstos en el marco jurídico vigente y en el tema del recaudo obviamente hacer que las tarifas sean aplicables a los 365 días del año y en alguno subsistemas las 24 horas del día como en el sistema "Metro Bus Q".

En los "Capítulos Dos, Tres, Cuatro y siguientes", hablamos más bien ya sobre la tarifa respecto a cada subsistema de transporte, es decir comenzando por el subsistema del transporte convencional, convencional urbano, convencional rural y transporte combinado, entre rural y urbano; las tarifas planas que no incluyen los valores por transbordo o transferencia haciendo énfasis en el tema y además la actualización de la información relativa a los componentes de los costos de operación, para estar permanentemente como forma obligatoria la Secretaría de Movilidad evaluando la calidad del servicio ofertado por los operadores.

Así mismo por este subsistema, tenemos por el sistema de transporte "Metro Bus Q", que es la Empresa de Pasajeros, en otras palabras, cuáles son sus servicios que brinda la ciudadanía de transporte, cuáles son los costos de la tarifa y obviamente respecto si es que hay nuevos servicios, haciendo mención a fijarse la tarifa con el administrador del sistema y por medio de Ordenanza. Respecto al contenido de ésta, también el título tercero habla sobre la confiabilidad, la seguridad y la calidad del servicio de transporte público y lo que se da en este título son los criterios para la planificación del transporte público, el respeto del uso de los carriles exclusivos; además, publicar de manera clara visible y completa toda la información relativa a las rutas y frecuencias dentro de las unidades; además de un sistema de información al usuario y en cuanto a los subsistemas del transporte saber que se debe tener, no es que se puede, sino se debe tener áreas y accesos especiales y debidamente señalizados para los grupos de atención preferente, incluso un medidor de estos espacios de la calidad del servicio para poder ser aplicado en el caso de incumplimiento, multas y sanciones.

El "Título Tercero", también hablando de la confiabilidad, seguridad y calidad del transporte nos menciona cuáles son los indicadores de calidad, que van desde el buen trato al usuario, el respeto a los límites de velocidad, los índices operacionales y su cumplimiento, la programación de las rutas y frecuencias, la garantía de la satisfacción del usuario a través de encuestas, herramientas de atención de requerimientos, quejas y denuncias, sistemas tecnológicos que permiten y faciliten la evaluación, las herramientas de atención de quejas y denuncias y la publicación clara, visible y completa de las rutas y frecuencias, pero sobre todo el tema de los horarios de atención de estas rutas y frecuencias.

Además de los indicadores mencionados, ponemos también como otros: el respeto a las paradas, la limpieza en las unidades, los parámetros ambientales, que no puede ser únicamente en esta Ordenanza sino guardando una coherencia muy lógica con la Ordenanza No. 213, que la Secretaría de Ambiente como había explicado, está trabajando muy fuertemente en el tema, el mejoramiento de los estándares de conducción y aquí nosotros queremos informar que hemos tenido acercamiento ya con algunas universidades; universidades que no solamente tienen el prestigio necesario para ello, sino que además tienen la experiencia en tratar con conductores que están en el día a día con ello, y por lo tanto lo que se ha visto en una de las mesas de trabajo y se ha aceptado como tal, es que el Municipio se encargará de la capacitación inmediata, si es que ustedes así lo toman a bien de la aprobación de esta Ordenanza, luego de ella, de tener una capacitación en universidades certificadas para que en el Municipio de Quito los conductores de las unidades, en un tiempo determinado, que incluye en la Ordenanza, tienen que estar acreditados por dicho centro de educación para que esto sea un tipo de certificación que les permita a ellos tener mejores estándares de calidad, de buen trato al usuario, pero sobre todo de saber manejar con las debidas precauciones.

Este tipo de incentivos, por decirlo así, están debidamente certificados por el Municipio y lo pretendemos hacer inmediatamente después, como lo había dicho, si ustedes tienen a bien aprobar esta Ordenanza, con estos títulos.

Obviamente tenemos después en la Ordenanza disposiciones generales, que son cuatro. La primera, es el concepto sobre la obligatoriedad, inobservancia que acarrearía el no cumplir esto, las sanciones necesarias.

La segunda, es sobre la obligación de la Secretaría de Movilidad respecto a publicar de forma anual para la ciudadanía los resultados de las evaluaciones hechas a las operadoras cada año.

La tercera, mantener actualizada la información de costos y el modelo de cálculo de la tarifa para cada subsistema; y, la cuarta, la ejecución de la Ordenanza a cargo de la Secretaría de Movilidad.

Como "transitorias", obviamente, la primera: que respecto al subsistema del "Metro y los cables", deberán ser fijadas en forma previa a la entrada de operación.

La segunda transitoria, que en el tiempo de 90 días, la Secretaría de Movilidad es quien podría establecer las condiciones para la capacitación de los conductores y en 180 días máximo, iniciar los cursos.

La tercera, obviamente los instructivos, que a partir de esta Ordenanza la Secretaría tiene que hacerlo en cuanto a la fiscalización, evaluación y calificación de las operadoras.

Esta es, señor Alcalde y señores miembros del Concejo, con su respeto, la presentación respecto a las tarifas y obviamente al fortalecimiento de la calidad del sistema.

SEÑOR ALCALDE: Gracias señor Secretario, vamos a iniciar el debate.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Buenas tardes, quiero empezar señalando y con absoluta claridad, que es opinión del "Bloque" y es mi opinión personal, que este tema tiene que ser abordado con seriedad, con un análisis sustantivo para dar la solución al problema, porque reconocemos que sobre el transporte público hay algunas dificultades que deben ser enfrentadas y resueltas apropiadamente. Fuimos críticos a ese modelo que se implementó hace 2 años, de las compensaciones o los subsidios, como quiera que se le llame, porque creíamos que no iban a ser lo suficientemente efectivos como para cambiar la lógica del transporte y porque siempre se constituye un mecanismo que no enfrenta el problema sino que lo diluye, lo traslada hacia nosotros, lo que nos pone en su solución y finalmente no se logra los resultados, así que tengamos claro que hay nuestra voluntad de discutir este tema con propiedad y estamos absolutamente abiertos a discutir y a reflexionar sobre una revisión de la política tarifaria.

Sin embargo, tengo que señalar que la convocatoria a esta reunión no ha cumplido con los procesos apropiados: la documentación que hemos recibido hace 24 horas sobre este tema, es de un poco más de 180 páginas y si sumamos el tema siguiente que son como 80 páginas más, y si sumamos los otros temas, estamos hablando de 300 páginas que se nos entrega con 24 horas de anticipación y que por ejemplo, yo venía efectivamente, entre otras cosas, a pedir el resultado de la encuesta que no está adjunta, pero ahora me entero que también hay un estudio ambiental, que tampoco está adjunto y que efectivamente es importantísimo que lo conozcamos porque es parte sustancial del problema; y podríamos meter algunos otros temas en consideración, ¿qué pasa con los contratos?, tema insistentemente planteado por el

“Bloque de País”, particularmente por Carlos Páez y eso prueba que no se lo topa, que no se lo topa en absoluto y así podríamos agregar algunas otras cosas.

En la resolución de hace 2 años, se establecían procedimientos para elaborar informes mensuales y trimestrales y se hace referencia a que hay estos informes. ¿Hay una sistematización sobre eso?, en la encuesta sale que hay algunas variables que no son medibles, perdón, del análisis de los parámetros de calidad salen una serie de variables que no son medibles, pero hay que recordar que esas variables fueron propuestas por la Secretaría de Movilidad, y ahora nos encontramos con que no son medibles, aunque lo advertimos, en su momento advertimos que efectivamente habían cosas que no eran medibles; sin embargo se los pone como parámetros y ahora se emite un juicio aparentemente favorable, cuando hay una opinión pública que no es tan favorable, ni es tan optimista sobre la mejora del servicio.

Yo no soy un usuario frecuente, tengo que decirlo, pero es evidente que hay una serie de deficiencias que se mantienen, importantísimas deficiencias que se mantienen y claro para resolver esas deficiencias, a lo mejor, es probable, no lo descarto que el mejor camino sea una revisión de las tarifas, pero esto tiene que ser bien pensado, bien estudiado.

Yo creo Alcalde que temas como éstos tienen que ser perfectamente informados a todos los concejales, porque es cierto que hay Comisiones que estudian con un poco más de detenimiento y seguramente han conocido estos documentos, pero esto es un tema que nos abarca a todos y la información debió ser entregada, si es que ya había como parece en las fechas, la información disponible desde hace 15 días o un poco más, eso debió ser entregado por lo menos si se quería hacer una reunión acelerada, por lo menos con esa anticipación suficiente o entregarlos el día de ayer, pero convocarnos, dejarnos un tiempo para poder leer siquiera y estudiar con detenimiento, porque déjeme decirle que yo encuentro en lo que he podido leer, hasta inconsistencias, porque se contrata un estudio que establece unas tarifas y en el informe de las Secretarías se ponen otras y porque hay un tema del servicio del transporte público municipal que no tiene un tratamiento, me parece, adecuado, cuando sabemos que el subsidio que le entrega el Municipio a la Empresa de Transporte de Pasajeros es gigantesco, es enorme, y a “Metro Bus Q”, se le da un tratamiento especial y al transporte municipal no, es un tema serio y hay que reflexionar.

Con esas consideraciones y más allá de que hemos asistido y que hemos escuchado la información del Secretario de Movilidad, de la Secretaria de Ambiente, que nos va a ayudar a hacer una lectura más pausada y detenida y a sentarnos, no queremos evadir el tema, a sentarnos pronto, pero con el tiempo suficiente para haber estudiado bien las cosas y tener criterios suficientes y con la información suficiente. De entrada, solicito ya que se nos entregue la encuesta, que se entregue el informe de ambiente que ha realizado un estudio y que se enfrente el tema de los contratos, que se tope el tema de los contratos y sobre ese conjunto de elementos poder abordar de una manera más integral; y seguramente hay otros compañeros concejales que tendrán otros requerimientos respecto a la información y al tratamiento del tema.

Con estas consideraciones y más allá que podamos cruzar algunos criterios adicionales y hemos estado aquí para escuchar, hemos escuchado, estamos interesados en el tema, no vamos a evadir la discusión del tema, ni a tomar resoluciones sobre el tema; pero con estas consideraciones pido que hoy no sea tratado como un primer debate, que regrese a la Comisión, que en un tiempo prudente que nos permita leer con detenimiento la información adecuada; y mociono que no sea puesta como primer debate y que den un tiempo suficiente, a lo mejor en una propia reunión extraordinaria se convoque, no sé, en 6 u 8 días a una nueva reunión, que nos permita venir a discutir esto con la lectura suficiente, pausada, reflexiva de todo lo que tenemos, así que esa es mi moción.

CONCEJAL DR. MARIO GRANDA: Gracias Alcalde, compañeros, compañeras concejales, una vez que se ha establecido en el orden del día el tratamiento de este proyecto de Ordenanza, quiero manifestar que nosotros como autoridades, como en mi caso particular, concejal de Quito, que está obligado a defender los intereses del pueblo, justamente de Quito, en el primer caso cómo no tratar el tema que tiene relación con la revisión de tarifas, que no se lo ha hecho en 14 años, pero para mí también como fundamental y parte importante de esta Ordenanza es como dice el artículo 1, el objeto: establecer la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y los mecanismos para garantizar y fortalecer la confiabilidad, seguridad y calidad del servicio del transporte público en beneficio de los usuarios del mismo. Los usuarios del transporte público son la mayoría y no veo en esta Ordenanza que se esté estableciendo los mecanismos para sancionar a quienes incumplen los parámetros establecidos en esta Ordenanza, justamente para lograr la calidad de servicio de transporte público en beneficio de los usuarios que, repito, son la mayoría.

Considerando que de acuerdo a encuestas, de acuerdo a lo que vemos en la televisión, este es el punto de la discordia con el pueblo de Quito, muchos dicen estamos de acuerdo, pero es necesario que se mejore la calidad del servicio y quienes sí usamos el servicio sabemos que no hay una buena calidad en ese servicio, y tengo que mencionarlo esto porque es lo que siempre digo, emitiré mis criterios de acuerdo a lo que me dicte mi conciencia, y repito aquí estamos para defender los intereses de los ciudadanos quiteños; por lo tanto, considero que en la "Disposición Transitoria Tercera", para mi criterio muy modesto, se hace necesario que en la parte pertinente, cuando habla de que se encarga a la Secretaría de Movilidad para que en el plazo de 60 días, contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, emita mediante resolución administrativa el instructivo para la ejecución de las fiscalizaciones, evaluaciones y calificaciones de las operadoras de transporte público.

Yo considero que aquí también se debe determinar en ese instructivo, que está encargando a la Secretaría de Movilidad, las sanciones que permitan justamente mejorar la calidad del servicio del transporte público, repito, ese es el punto de discordia entre el usuario y quienes brindan el servicio de transporte.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Buenas tardes con todas y con todos. Yo siguiendo la línea y apoyando la moción del concejal Albán y también lo expresado por él, solicitaría algunas informaciones adicionales, primero: una certificación de conformidad de la consultoría hecha o de los estudios realizados; también el 9 de mayo de 2017 el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social le solicita que se reciba de manera urgente en el Concejo Metropolitano, a los veedores y que tiene que ver con verificar el cumplimiento de la calidad del servicio del transporte público en la ciudad de Quito, solicito que sé de paso a esa solicitud del Consejo, eso también nos daría luces para tratar la Ordenanza que está en mención.

A mí me preocupa los resultados que ha dado, coincido con el concejal Albán en el sentido que se requiere los resultados de esta encuesta que presentó el señor Darío Tapia y también la fuente, las fuentes de los datos que nos ha dado con relación, por ejemplo, a la reducción de accidentes en los años anteriores o en estos últimos años, y la preocupación de la exposición de la Secretaria de Ambiente, según los datos que expresa el 18% de contaminación se vive en Quito y no en otras ciudades, que es el 14%, entonces con relación a eso yo sí pienso que tiene que dar paso el Alcalde a la moción presentada por el concejal.

Una cosa más, Alcalde, sólo un dato más, yo velando los intereses que es nuestra responsabilidad, velando los intereses de la ciudadanía, se ha hecho casi un aporte

de un subsidio a los señores transportistas para que se mejore la calidad del transporte, justamente como aproximadamente 45 millones. Yo le pediría que se solicite un examen especial a la Contraloría general sobre ese uso y los resultados de esos recursos, gracias.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Gracias, buenas tardes con todos y con todas. Señor Alcalde, yo también tengo algunas inquietudes y quisiera que aparte de apoyar la moción de que regrese a la Comisión, para poder reunir todos los informes técnicos indispensables que ya ha mencionado el compañero Jorge Albán, tengo algunas inquietudes: habíamos coincidido que es absolutamente importante que después de tener la Resolución del Concejo, la No. 057, que establece el Plan de Fortalecimiento de Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal Urbano, se definió una asignación mensual de 450 hasta 1.000 dólares, de acuerdo al cumplimiento del índice de calidad del servicio de transporte público, debería existir una clara evaluación al final de este tiempo, para saber exactamente si ha sido exitoso o no esta asignación mensual, cuánto es lo que se ha entregado, a quiénes se ha entregado y cuáles son las dificultades que han existido, esto debería inclusive existir antes de que este proyecto de Ordenanza hubiera pasado.

Quiero también hacer una reflexión, en los documentos que nos entregan, el tiempo en que se realizan las mesas de trabajo son entre el 13 y 15 de junio, es decir un tiempo cortísimo en el que se socializa esta Ordenanza, a mí me llama mucho la atención, luego del 15 de junio la Secretaría de Movilidad envía a la Secretaría del Concejo el 20 de junio, se convoca a la Comisión de Movilidad el 21 de junio y a la sesión de Concejo el 23 de junio, aquí hay una rapidez increíble y lo que hace falta son informes, hace falta aclaración a varios temas y sobre todo a inconsistencias.

Yo quisiera que también se aclare, se toma en cuenta un informe, el 004 del 2016 que fue entregado también en la Comisión de Desarrollo Parroquial y se menciona que se ha hecho estudio con 5 empresas: la Empresa de Tumbaco, Termas Turis, Reina del Quinche, Flota Pichincha y Express Antisana. En la tarifa de equilibrio versus la tarifa media real, las cuatro primeras empresas de transporte tienen ganancia, eso dice el informe de la Secretaría de Movilidad, la única que estaría en pérdida es Express Antisana. Entonces, lo que quiero preguntar es cómo es el estudio con estas inconsistencias que menciona la Secretaría de Movilidad y se vuelve a presentar en el informe final digamos para la discusión del día de hoy. Yo quisiera que se mencione este tema.

Hay una preocupación que creo que es de todos y de todas, después del paro de transportistas rurales, la Alcaldía de Quito ofreció tratar el tema de las tarifas en el Concejo Metropolitano a través de una Ordenanza y presentó ese informe en donde se decía que debía subirse el 20%, eso ya se lo dijo, ya se lo mencionó y lo que nos llama la atención es que se contradice con los estudios presentados de la Secretaría de Movilidad; es decir, la inconsistencia continúa y no se sabe exactamente cuáles son, porque aquí menciona que hay unas operadoras que tienen ganancias y otras no, y el informe se lo ha cogido de tal manera que a uno se le hace perder pista, yo quisiera que con toda claridad se nos responda, porque lo que hace ver aquí es que hay una gran improvisación y una falta de una mirada integral de este tema fundamental para la ciudad, gracias.

CONCEJALA SRA. SILVIA DÍAZ: Bueno, quiero saludar a todos los presentes, señores, señoras concejales, señor Alcalde. Respecto a lo expuesto por la Secretaría de Ambiente, quiero acotar que desde el despacho del concejal Eduardo del Pozo quien preside la Comisión de Ambiente y como ya se mencionó en la presentación de la Secretaría, tenemos una iniciativa normativa que ya se encuentra en discusión y que busca exigir mejorar los parámetros de calidad, la contaminación del aire de la ciudad nos preocupa porque de hecho eso afecta a la salud de los quiteños.

¿Qué queremos nosotros?, queremos fortalecer los controles aleatorios que hay en la vía pública, queremos la revisión técnica vehicular, que sea mejor y efectiva, queremos mejor calidad de combustible y así bajar la opacidad que existe en la ciudad. Se ha participado en mesas de trabajo como ya se dijo acá, estas mesas han sido de diálogo multisectoriales, en las cuales han sido invitados también los transportistas y en estas mesas se discute la problemática del sector.

Una de nuestras principales preocupaciones, como ya se dice, es el medio ambiente y la salud de los quiteños, de hecho hay una Ordenanza que se encuentra en discusión y que la Comisión está tratando, entonces esa es la presentación y eso es lo que nosotros queremos en base a la Comisión de Ambiente, gracias.

Sale de la sala de sesiones el concejal MSc. Patricio Ubidia, a las 16h32 (19 concejales).

CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN: Buenas tardes señor Alcalde, señores concejales, ciudadanos que nos acompañan el día de hoy. En efecto, hace aproximadamente un poco más de dos años, en agosto de 2014, cuando Quito asume

las competencias plenas en transporte, tránsito y seguridad vial, también asumió el pago del subsidio que en ese entonces estaba siendo pagado por el Gobierno Nacional y en ese entonces se creó este Plan de Fortalecimiento de la Calidad, con el objetivo de que ese subsidio realmente implique, no sólo el cubrir los costos de operación, sabiendo que el servicio, la tarifa del servicio no ha cambiado desde hace aproximadamente 14 años, sino que también pueda servir para que los transportistas inviertan en mejorar la calidad del servicio y adoptar una serie de medidas que se requería para resolver los problemas estructurales que tiene el servicio de transporte y que no se solucionan subiendo la tarifa o que no se solucionan nuevamente entregando un subsidio o una compensación.

Yo creo que lo importante de este día que estamos acá analizando, esto es, entender si funcionó o no funcionó el Plan de Fortalecimiento de la Calidad, ¿cuáles fueron los principales errores o falencias que se encontraron en ese servicio, en ese plan?, y ¿cuáles son las correcciones que tenemos que tomar y las decisiones difíciles que hay que tomar sobre los problemas estructurales que enfrenta el sistema de transporte público?, para que cualquier decisión que tome este Concejo, realmente beneficie a los quiteños.

Claro, sí es preocupante y quiero coincidir con las opiniones de algunos concejales, que este tema lo tratemos así tan rápido. En efecto, el día miércoles que sesionó la Comisión de Movilidad, en ese momento o la noche anterior, si mal no recuerdo, ya nos entregaron el proyecto de Ordenanza, y yo hice una propuesta que ya voy a mencionar un poco más adelante sobre la calidad del servicio, que tampoco pudo ser discutida a fondo en la Comisión, porque obviamente me dijeron que en este momento recién estaban entregando la propuesta y que no teníamos tiempo de analizar. Entonces, sí quiero coincidir en la necesidad de debatir a profundidad y tomarnos el tiempo que requiere este debate, porque es un debate que puede cambiar el curso de la movilidad de la ciudad de los próximos años, y entonces tal vez quedarnos hoy día en esas conocidas sesiones como las nuestras de 9,10 horas, no necesariamente va a ser la solución a que realmente entendamos y debatamos a fondo este tema.

Ahora bien, frente a la necesidad de entender qué mismo pasó con el Plan de Fortalecimiento de la Calidad, yo sí me subí a los buses de la ciudad e hice en los últimos meses varios recorridos con ciudadanos que se animaron a escribirme y a pedirme que les acompañe en sus rutas de transporte.

Me movilicé de Cutuglagua a la Mitad del Mundo, a Conocoto, a San José de Morán, a Píntag, nos recorrimos absolutamente toda la ciudad, y además hicimos una encuesta en línea, yo les envié esta información a todos los concejales para que conozcan un poco el trabajo que veníamos haciendo y en efecto hemos encontrado falencias en el Plan de Fortalecimiento de la Calidad y creo que es importante decir cuáles son esas falencias, porque sólo entendiendo dónde están los problemas es en donde realmente podemos presentar las soluciones reales.

Una de las principales falencias que ha tenido el Plan ha sido que en realidad la implementación de la caja común, los parámetros para la implementación de la caja común se fueron flexibilizando en el tiempo. Ustedes recordarán que el Plan de Fortalecimiento de la Calidad lo que hacía era tratar de incentivar a las operadoras que habían cumplido con la caja común, dándoles un incentivo mayor, mayores recursos justamente entendiendo que la caja común era algo deseable y algo en lo que queríamos avanzar.

Sale de la sala de sesiones la concejala Sra. Ivone Von Lippke, a las 16h40 (18 concejales).

En el primer semestre de la implementación del Plan, de las 47 operadoras que existen en la ciudad, 26 tenían ya un avance sustancial en la implementación de la caja común y 21 tenían una implementación básica de la caja común. En 6 meses, para el segundo semestre, es decir para septiembre del 2015, milagrosamente, prácticamente el 90% de las operadoras estaban en caja común avanzada, en este tiempo hubo varias resoluciones de la Secretaría de Movilidad, donde se flexibilizaban los parámetros para el análisis de la caja común, de la implementación de la caja común y la veeduría que fue autorizada por el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social, que estableció que existió un bajo nivel de rigurosidad en la evaluación del cumplimiento del parámetro: implementación de la caja común.

¿Cuáles son las consecuencias de este problema?, el poco respeto a los límites de velocidad, el irrespeto a las paradas, el correteo en las calles, la guerra del centavo, además que obviamente se fomenta un ambiente de irrespeto a los derechos laborales de los conductores. El mismo estudio que nos presenta la Secretaría señala que alrededor del 50% de los conductores y operadores trabajan 16 horas al día y no están afiliados a la seguridad social, entonces cómo le vamos a pedir al conductor que nos reciba con una sonrisa en la hora 14, 15 o 16, en las cuales están trabajando en condiciones precarias.

La segunda falencia que tiene la implementación del Plan de Fortalecimiento de la Calidad fue que no se establecieron en la normativa los parámetros y objetivos claros para evaluar el índice de calidad, y para evaluar específicamente lo que significaba el buen trato al usuario, entonces no teníamos parámetros claros y concretos para determinar qué se considera como un buen servicio y esto se dejó a la discrecionalidad de la implementación de la normativa a través de la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito. Entonces, por ejemplo, uno de los parámetros que se evaluaba era si es que los conductores estaban puesto uniforme y claro realmente esto frente al ser continuamente maltratados, cuando nos subimos al bus y nos dice: vaya atrás, atrás y atrás ya no hay espacio, y si te subes atrás y los niños que viajan solos constantemente van completamente aplastados y realmente una de las principales quejas que tiene la ciudadanía es el maltrato que se recibe en las unidades de transporte público.

Sale de la sala de sesiones la concejala MSc. Soledad Benítez, a las 16h44 (17 concejales).

Al no haber criterios claros para evaluar si es que en efecto hubo o no un buen trato, entonces era muy difícil determinar si han habido mejoras en este tema y es en la documentación que nos envía la Agencia Metropolitana de Tránsito, respecto de la evaluación de los parámetros de calidad, sobre el respeto a los usuarios, hay un montón de operadoras que sobrepasan el 80 y el 90% de la evaluación. Entonces, estamos en una ciudad en la que todas, absolutamente casi todas las operadoras nos dan un trato maravilloso, pero sabemos que frente a los problemas estructurales del sistema de transporte público eso no es cierto. En muchas partes de la ciudad en las horas pico nos toca subirnos a "patadas" a los buses, nos toca realmente pelearnos con la gente para poder entrar, para poder subirnos, viajar extremadamente apretados, los buses frenan y arrancan de manera agresiva, mucha gente se cae dentro de las unidades, cuando quieren bajarse también arrancan enseguida, no esperan a que las personas se suban y obviamente eso implica un maltrato continuo.

Una de las cosas que yo siempre he dicho es como nosotros decimos que los quiteños cada vez estamos más agresivos, que ya se ha perdido los valores de la convivencia, de la cordialidad, que ¿qué ha pasado?, claro, si nos levantamos todos los días y la primera experiencia que tenemos es pelearnos para subirnos a un bus repleto que no nos trata bien y la última experiencia que tenemos al regresar a nuestra casa es exactamente lo mismo, poco le podemos pedir a los quiteños que realmente estemos

con una sonrisa todo el tiempo, la mejora en la calidad del servicio de transporte es básica para generar una mejor calidad de vida y para tener una mejor convivencia en la ciudad.

La tercera falencia del programa de la calidad, está en la falta de parámetros claros para tener un sistema de información al usuario, ¿qué quiere decir esto?, no tenemos confiabilidad en el servicio de transporte, es decir no sabemos a qué hora va a pasar el bus, si va a pasar o no, hasta qué hora da el servicio o a qué hora empieza el servicio, nos toca realmente adivinar y a veces hay una discrecionalidad enorme respecto de si pasan o no por la ruta y si pasan o no por las paradas. Entonces, por ejemplo, en uno de los recorridos que hicimos más o menos de la Plaza Artigas a San José de Morán, estuvimos esperando 45 minutos a que el bus pase y nunca pasó por la parada, a pesar que en la parada estaba puesto que esa ruta pasa por ahí.

Nos tocó tomar otras alternativas, y un viaje de una hora y media se convirtió en un viaje de 3 horas, y esto es lo que les pasa a los quiteños todo el tiempo, no tienen la más mínima idea de qué esperar respecto del servicio y claro para la evaluación de este parámetro lo que se evaluó fue si es que las operadoras tenían información en sus Páginas Web; la información en las Páginas Web no es suficiente, se requiere información dentro de las unidades, que les permita a los ciudadanos tener confiabilidad sobre el servicio. Entonces, no hay información en el bus, no hay información en las paradas, no hay información de las rutas y frecuencias; en las noches y los fines de semana no tenemos la más mínima idea, a qué hora va a llegar el bus; en los barrios periféricos y en las parroquias rurales el servicio es muy intermitente, toca esperar 45 o 50 minutos, obviamente bajo esa lógica los servicios informales proliferan, porque no se puede esperar 45 o 50 minutos para que pase una unidad, entonces, uso el taxi ruta, uso el taxi informal, que es un tema que tenemos que analizar en el siguiente punto.

La cuarta falencia del sistema es obviamente la falta de control y medición para un trato adecuado a los niños, a los adultos mayores y a las personas con discapacidad. En muchos casos a los estudiantes que no llevan uniforme, no les cobran el medio pasaje, los niños que viajan solos no tienen una atención especializada, realmente hay mucho niño que viaja solo y que van aplastados en la unidades y obviamente esto no es un tema que sólo es responsabilidad de los transportistas, es responsabilidad de la Municipalidad también, porque hay una serie de decisiones que se tienen que tomar para que los operadores de transporte puedan dar un mejor servicio, y en ese sentido yo considero que la propuesta de Ordenanza tiene dos elementos: el primero, es determinar una política tarifaria que yo creo que es

absolutamente necesario que la ciudad por fin tenga una política tarifaria; es decir, es absolutamente necesario que podamos transparentar los costos, que sepamos realmente cuánto cuesta operar el servicio de transporte público y que frente a eso se determine una tarifa que se considere socialmente justa y que se determine además a dónde van los recursos y a dónde van los subsidios, en caso de haberlos.

Entonces, en ese sentido, creo que pensar en un ajuste tarifario es algo que es necesario, son 14 años en los cuales no se ha revisado la tarifa y más bien los subsidios han tratado de compensar esos costos que han incrementado de una manera muy ineficiente y eso es lo que tenemos que arreglar, pero como yo decía, el ajuste tarifario no soluciona el problema de fondo y más bien lo que va a pasar es lo que ya pasó en todas las ciudades, que a partir de hace dos años o un año han subido la tarifa; todas las ciudades que subieron la tarifa a 30 centavos no experimentan ninguna mejora en la calidad del servicio, ninguna, justamente porque no vino acompañado de un plan serio para implementar la calidad, para implementar una mejora en el servicio, que realmente le permita al ciudadano saber hacia dónde camina su ciudad en el sistema de transporte público, tener una idea clara ¿cuál es su visión?, simplemente un ajuste tarifario no es una planificación integral de la movilidad y se requiere tomar decisiones muy difíciles, pero que son absolutamente necesarias para resolver los problemas estructurales.

En ese sentido, yo les hice llegar también a todos los señores concejales una propuesta normativa para sustituir el Capítulo de la calidad, de la Ordenanza, porque la Ordenanza nos dice que tiene dos objetos: el primer objeto es el ajuste de la política tarifaria y el segundo objeto es la confiabilidad, la seguridad y la calidad en el servicio, pero desde mi perspectiva es un Capítulo que se queda corto y es un Capítulo que es demasiado tímido frente a las cosas que la Municipalidad y nosotros como Concejo tenemos que definir para que realmente podamos tener un servicio de calidad, y en ese sentido yo creo que la propuesta debe ir mucho más allá y les voy a resumir la propuesta:

Para que nosotros podamos tener realmente un servicio confiable, tenemos que tener un sistema de información en las unidades y esto tranquilamente los transportistas lo pueden implementar en las próximas semanas, una cartulina, una hoja, una calcomanía dentro de la unidad que diga a qué hora sale, por dónde pasa y hasta qué hora da el servicio, de lunes a viernes, sábados y domingos, y además la obligación que se haga un sistema de información en la ciudad, de las paradas. Vamos 15, 16 meses esperando que se discuta la Ordenanza del sistema integrado de recaudo, del sistema de ayuda a la explotación y de sistema de información al

usuario, estas son decisiones que tienen que tener un plazo para que ya las podamos tomar.

Se requiere hacer la reorganización de las rutas y frecuencias para poder dar un servicio a todos aquellos lugares donde no hay cobertura del sistema de transporte; se requiere implementar un sistema efectivo de denuncias ciudadanas, la única manera realmente de controlar que mejore el servicio es que los ciudadanos tengan el poder de controlarlo, no sólo que tengamos que depender de la buena voluntad de las autoridades de turno, la buena voluntad y además muchas inspecciones que son programadas en muchos casos, más allá que ha habido inspecciones aleatorias también ha habido inspecciones programadas, es necesario que los ciudadanos puedan tener la posibilidad de denunciar el mal servicio y que esto tenga una consecuencia.

Ponernos un plazo para la implementación del sistema integrado de recaudo, del sistema de control de flota y el sistema de información al usuario. Me parece fundamental que ya podamos pasar a implementar la caja común sectorizada, nos da exactamente lo mismo si cada unidad, si cada cooperativa tiene caja común, si es que entre diferentes cooperativas tienen exactamente la misma ruta y trabajan en el mismo sector, van a seguir compitiendo, entonces no importa si ya se implementó la caja común, hay que implementar una caja común sectorizada y hay que ponernos un plazo para hacerlo, hay que dejar que los transportistas puedan tener sus propios sistemas integrados de recaudo, que no tengan que esperar a la buena voluntad del Municipio para que se implemente.

Es absolutamente necesario implementar servicios especializados para el transporte de personas con discapacidad, las unidades no están adecuadas para personas con discapacidad, para adultos mayores, es absolutamente necesario tener ya una resolución para que los servicios de transporte empiecen a estar adaptados para personas con discapacidad y para dar servicios adecuados a la ciudadanía.

Finalmente, hay que implementar un índice de calidad detallado y que permita evaluar cada año el impacto e implementar los correctivos necesarios. Nosotros estamos planteando que se haga una revisión anual, que se haga un plan anual de mejoras, que se analice el servicio que dan los transportistas, que se establezca un índice de calidad y que se implementen las mejoras cada año para que puedan tener realmente un horizonte y un norte hacia donde avanzar. Si este tipo de medidas no se toman, en realidad no importa si es que se ajusta la tarifa, las condiciones del

servicio del transporte público no van a cambiar y no le vamos a cumplir a la ciudadanía.

Es absolutamente necesario que tengamos la responsabilidad de tomar las decisiones que son complejas y este es el momento de hacerlo, esta es la oportunidad de tomar las decisiones que son difíciles, este es el momento realmente de analizar, qué fue lo que pasó, que no sirvió, que sirvió y que nosotros podamos decirle a los ciudadanos, esto es lo que vamos a hacer para que mejore la calidad del servicio, gracias.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Sra. Ivone Von Lippke, a las 16h51 (18 concejales).

CONCEJALA SRTA. CARLA CEVALLOS: Gracias, buenas tardes con todos. Tengo algunas observaciones a lo que nos han presentado, en el artículo No. 25 podemos ver que es importante las atribuciones que tiene el VRT, son carriles exclusivos, por lo tanto hay que respetarlo. Últimamente he visto que por ahí se genera un flujo de autos normales, supongo que en las horas "pico", pero una de las características de los VRT es justamente eso, respetar los carriles exclusivos del transporte que va por ahí.

El artículo No. 27 trata de atención preferente, yo quisiera que ahí se agregue también un tema de capacitación a los conductores y a las conductoras en todo el tema de atención preferente, para que podamos tener y que puedan brindar un mejor trato a nuestra ciudadanía.

Tenemos el literal "c" del artículo No. 28, que es el cumplimiento de índices operacionales, esto es muy importante porque no se está cumpliendo. He recibido bastantes quejas de la ciudadanía, que el incumplimiento de estos índices operacionales causa inseguridad, causa bastante malestar porque tienen un horario que cumplir y muchas veces no pasan en ese horario o pasan antes o ya no pasan hasta las 10 de la noche, pasan sólo hasta las 8 de la noche y a la gente todo estos temas les complica.

Por otro lado, el artículo 30, el tema de la evaluación y la fiscalización, creo que ahí le corresponde a la Agencia Metropolitana de Tránsito, esto es un punto muy importante, el tema de la fiscalización. Ahí podemos ver si es que se ha cumplido los índices de calidad, si es que no se ha cumplido, si es que sí se ha cumplido, qué es lo que está pasando ahí, si es que tenemos firmas de fiscalizadores que han puesto

dentro de sus informes, qué es lo que tienen que poner, qué es lo que hay que mejorar, y no sólo los fiscalizadores deberían estar para sancionar sino para corregir todos estos factores negativos que interrumpen en la ciudadanía para no brindar una calidad adecuada en el transporte público.

También quisiera detenerme un poco en el fortalecimiento de la calidad que se habló en el 2015, de tener una mejor calidad de servicio, lo que ya han hablado los otros compañeros de aquí del Concejo, hay que medir los índices, hay que ver a simple vista, muchas veces vemos que eso no se ha cumplido, todos los días podemos ver que este tipo de calidad del servicio público de transporte no es el adecuado, no es el eficiente, tenemos que mejorar, las personas con discapacidad, los adultos mayores cómo se bajan de un bus, cómo se suben a un bus, es bien complicado, no hay cómo, el sistema no lo permite.

Creo que hay que seguir haciendo mejoramientos en el tema del trole, en el tema de la Ecovía, todavía no se ha podido mejorar la rampa, todavía hay un hueco entre la rampa y la parada, esto ya se lo dijo hace algún tiempo atrás y esas mejoras no se han tenido y eso es lamentable, porque si queremos aprobar una Ordenanza tenemos que mejorar los errores que se han venido teniendo para poder aprobar y dar paso a esta Ordenanza.

Yo comprendo también que la tarifa no se ha subido desde hace muchos años, es verdad, pero también tenemos que dar pasos positivos, si queremos subir la tarifa, debemos mejorar la calidad del servicio del transporte público que se tiene en la ciudad, es lamentable, la queja es a diario de nuestros ciudadanos, de los quiteños y de las quiteñas, tenemos que ver qué es lo que pasa y cómo se mejoran los mecanismos y los procedimientos adecuados, creo que ya estamos en el siglo XXI, donde la tecnología nos podría ayudar bastantísimo y podríamos tomar modelos de ejemplo de otras ciudades, en donde todo sale digitalizado y la ciudadanía va a ver en cuánto pasa el bus o qué bus tiene que pasar por ahí, y si es que no pasa en esa hora, reportar y hacer un tipo de denuncia ciudadana para que se vaya cumpliendo.

Todas estas mejoras creo que son sumamente importantes, estamos en primer debate para dar por conocido a este proyecto; sin embargo, creo que para segundo debate deberían venir más preparados con todos estos temas y estas observaciones que se han realizado para poder aprobar esta Ordenanza, muchas gracias.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Gracias señor Alcalde, yo quisiera hacer algunas aclaraciones respecto de lo que aquí se ha ido afirmando con la Secretaría de

Movilidad luego que receiptó los estudios de la consultora, conforme dice la ley se ha tomado 30 días para poder validar y presentar a la Comisión el informe técnico que ya sustenta y se hace responsable. Ha habido las discusiones del caso necesarias como para poder avanzar en el tratamiento de esta Ordenanza, señor Alcalde, miembros del Concejo; además, la Comisión General de la Veeduría del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social está prevista para entre el primero y segundo debate evacuarlo, porque tampoco es que presentaban ningún tipo de aporte en su contenido, sino que querían informar los resultados de lo que ellos habían avanzado en cuanto al seguimiento que han dado, más a la calidad del servicio del transporte público.

La Ordenanza No. 003 establece que las Comisiones son instancias de apoyo del Concejo, son instancias de asesoría, de consulta del Concejo. Los tiempos con los que hemos procedido no están prohibidos por la ley, si en realidad han sido días y horas por la naturaleza del tema a tratar, pero ha sido nuestro deber como miembros de la Comisión y, en mi caso como presidente, el apoyar en el contexto de lo que dice la Ordenanza No. 003, instancias de apoyo y asesoramiento, mal hubiésemos hecho en bloquear y requerir informes aparte de los que ya estaban presentados.

El dictamen emitido de la Comisión contiene las firmas de apoyo de 4 de los 5 concejales de la misma, los miembros de la Comisión que abajo firman emiten un dictamen favorable para que pase a consideración del Concejo, nunca se observó ausencia de estudios o ampliación de los mismos para que continúe el tratamiento en el seno de la Comisión, de hecho no ha sido una sola discusión, esto lo hemos venido ya abordando, de pronto a criterio de algún concejal o concejala debieron agotarse más instancias, pero eso no se manifestó, el dictamen de Comisión, insisto, 4 de los 5 miembros establece de que ya habíamos contado con el informe técnico, criterio legal, informe de la consultoría y demás, se habían agotado ya los debates de la Comisión y que estábamos listos para un primer debate.

Las observaciones presentadas por la concejala Daniela Chacón, fueron debatidas durante un buen trecho de la sesión de la Comisión, lo que le hemos solicitado y muy respetuosamente, es que habiendo aspectos del régimen sancionatorio que teníamos la preocupación que puede ser violatorio a la norma jerárquica superior o norma vigente en este momento a nivel nacional, inclusive, era mejor darnos un poco más de tiempo hasta el segundo debate y determinar si se puede y procede que se considere como parte del texto del proyecto de Ordenanza, había el riesgo que se ha manifestado, no solamente de quien habla como presidente, sino de que tengamos o corramos el riesgo de reglamentar una Ordenanza, porque había el

pedido respecto de que se incluyan tablas de valoración para llegar a niveles de calidad del servicio.

La Comisión tiene una experiencia, en pasadas sesiones, en meses pasados habíamos visto que la tabla de valoración que se presentó para la entrega de mecanismo de compensación debía ser analizada periódicamente en sus pesos, en sus valores, entonces incluir esto en una Ordenanza es casi darle más rigidez a un tema de fiscalización, de evaluación propio de la entidad de control y desde luego que no escapa a nuestra fiscalización, pero esas eran las discusiones que estábamos llevando a cabo, inclusive habían cuatro o cinco "transitorias" que podían ser agrupadas en una, pero en realidad son los tiempos y la Comisión de Movilidad es una instancia de apoyo y de observamiento del Concejo.

Entonces, en este sentido, hemos procedido con informes técnicos, criterio legal, con dictamen de Comisión a poner en consideración del Concejo este proyecto de Ordenanza. El primer debate no implica aprobación de textos, de estudios, ni de la exposición de motivos, ni de la parte considerativa, ni del articulado mismo, significa en esencia que el Concejo avoca conocimiento y se compromete, para poder efectuar las observaciones y requerimientos necesarios, enriquecer los contenidos de la Ordenanza y poder requerir informes adicionales. Entonces, el día de hoy no vamos a aprobar este texto, sino que conforme dice la norma, lo que vamos a hacer es a tomar conocimiento de este proyecto de Ordenanza, esto es fundamental entenderse.

Yo quiero decirles algo también, los debates, antes, durante y después del primero y segundo debate hasta la aprobación de la Ordenanza se dan entorno a observaciones que se meten inclusive de último minuto.

Entonces, no es que necesariamente se nos presenta un texto el día de hoy, tenemos que ya someterlo a consideración inmediatamente, es propio del debate y aquí en el seno del Concejo podemos justamente resolverlos en ese sentido.

Yo considero en este momento, señor Alcalde, que si es que no hay el apoyo suficiente para ceñirnos a lo que dice la norma, avocar conocimiento y si es que el Concejo requiere de más tiempo pues que así se lo haga, pero quiero decirlo como presidente de la Comisión, que retorne a la Comisión, significaría más tiempo y creo que ya hemos abordado un primer debate y esto es fundamental entenderlo. Esto básicamente quería aclarar, porque es necesario que se entienda que la Comisión ha

procedido de acuerdo a la norma y de acuerdo a lo que indica el procedimiento parlamentario que está vigente, nada más, señor Alcalde.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal MSc. Patricio Ubidia, a las 17h00 (19 concejales).

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Buenas tardes, este es un tema bien complejo que tiene múltiples facetas y por eso me parece que es legítimo el pedido de varios colegas, de que se nos entregue toda la información y sobre todo tiempo para poder procesarla, porque efectivamente existen distintos intereses respecto a esta problemática que tiene que ver con el rol de los actores en el proceso. Está claro que los transportistas tienen el interés de tener una revisión de una tarifa represada durante 14 años y que ha sido paliada por estos subsidios que ciertamente no han funcionado. Es cierto el interés que tiene la Administración municipal de avanzar en los temas de consolidación del sistema integrado de transporte público, pero nosotros como representantes de la ciudadanía, me parece que lo obvio, es que tenemos que velar como prioridad por la calidad del servicio que se le está brindando al ciudadano.

Yo quiero insistir en esto, el servicio al ciudadano, no un cliente, es un ciudadano que tiene derechos y que el Estado tiene como responsabilidad fundamental articular sus recursos y las medidas de que dispone para garantizar que esos derechos sean atendidos, y uno de ellos, sin duda, tiene que ver con la calidad de sus desplazamientos y ciertamente esa calidad que es un tema tremendamente pendiente y que la ciudadanía insistentemente por todos los medios posibles reclama, y señalo esto porque quiero reforzar el sentido de lo que significa el primer debate y el planteamiento hecho por Jorge Albán, de que se aplace este primer debate para poder conocer la información.

Un antecedente inmediato que estamos abordando es el resultado de la Resolución de febrero de 2015 que creaba esta compensación para los transportistas, se entrega un informe de parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito en la que lamentablemente no constan los anexos, al menos en el digital no constan los anexos, solamente consta el texto principal y por tanto no tenemos referencia de cuáles son las bases o cuáles son los argumentos que justifican lo que consta en el texto y esta es una primera observación, pero lo que quiero decir es que en el informe de la Agencia Metropolitana de Tránsito, reconoce varios logros y establece ciertamente que el servicio al juicio de los fiscalizadores ha mejorado; sin embargo, paralelamente

ocurre, creo que a todos, la entrega de este informe de una veeduría aprobada por el Consejo de Participación Ciudadana, que parte de su trabajo se basa en encuestas a los usuarios, realizadas por la Universidad Central del Ecuador, esto creo que es importante destacarlo, es decir no es un hecho empírico y amateur, es finalmente un trabajo realizado por una institución de prestigio que realiza esta evaluación y concluye en una situación contradictoria con lo que señala el informe de los fiscalizadores, es decir para aquellos funcionarios a cargo de verificar el cumplimiento de la resolución han habido avances en los términos de la calidad del servicio, para los ciudadanos prácticamente no ha habido ninguno, de hecho frente a las preguntas específicas sobre si es que el servicio ha mejorado, a propósito de la entrada en vigencia de esta compensación, la respuesta es casi unánime, me parece que 9 de cada 10 consultados contestan diciendo que no ha habido mejora, y este es un elemento que debería preocuparnos, porque vuelvo e insisto, el interés nuestro es contar con un servicio de buena calidad, en donde por supuesto la sostenibilidad financiera de la operación es un elemento importantísimo, pero sin duda no es el único, el primero y prioritario debe ser la calidad del servicio y por tanto cuando existen estas contradicciones me parece a mí que lo legítimo es que nosotros tengamos la posibilidad de evaluar cuáles son las fuentes de las que se nutre la fiscalización de la Agencia Metropolitana de Tránsito para señalar que ha mejorado y contrastar con el sentimiento generalizado de los usuarios, que aquí ha sido insistentemente señalado por Daniela y por Carla, de que no es así y me parece que todos quienes cogemos bus efectivamente vamos a coincidir en ello.

Este es un tema que preocupa, insisto, quizás en la Comisión se conoció tal vez estos anexos, pero al conjunto de los concejales no constan en el digital y por tanto no tenemos acceso a esta información para poder valorar y justipreciar si lo que dicen los fiscalizadores es cierto y poder valorar y relativizar frente al pronunciamiento de la Comisión o la veeduría que ha realizado este esfuerzo.

Quiero poner otro tema que es complicado, no es complicado, pero me parece que es profundo, en el tema de la determinación de la tarifa técnica que es la base fundamental de la política tarifaria consta con absoluta validez el hecho de que no es sino el saber cuánto cuesta la operación y dividir para el número de pasajeros, esto parecería simple, pero la complejidad radica en establecer cuáles son los rubros que se incorporan dentro de los costos de operación, ahí son obvios, el pago del conductor, del ayudante, los gastos administrativos, el combustible, los repuestos, el mantenimiento, los seguros, es decir todo lo que el Secretario tuvo la gentileza de referirnos durante su presentación.

El hecho es que eso, en qué modelo de operación se verifica. Yo voy a poner un ejemplo que lo repito insistentemente y algunos de los señores transportistas no les gusta que lo diga o me dicen que eso tiene un límite y yo reconozco que tiene un límite, pero es un elemento que debe ser sopesado. Voy a poner como referencia un juego de neumáticos, cuando se compra uno, el proveedor le pone un precio, cuando uno acuerda con el proveedor que le va a comprar 100 o 150 juegos de neumáticos al año, evidentemente tiene otro precio, porque normalmente el proveedor, el vendedor va a querer captar ese negocio y evidentemente va a presentar y a disputarse la posibilidad de ahorro, claro que esto no resuelve por completo el desbalance financiero que actualmente tienen las operaciones del transporte, pero es un tema que debe ser incorporado, porque lo que no podemos es desaprovechar estas oportunidades que genera un manejo eficiente de la operación y cargarlas al hecho tarifario, porque eso sería totalmente injusto que la eficiencia de quienes tienen la obligación de brindar el servicio se transfiera vía la tarifa al usuario, al ciudadano, en vez de plantearse la posibilidad de un modelo de explotación, de gerenciamiento de la operación que permita abaratar los costos.

Este me parece un elemento central, y seguramente por eso es que ocurren las inconsistencias que al menos tenemos en la información, uno de los anexos del informe que se nos entregó, es el análisis financiero fechado el 19 de junio, firmado por técnicos de la Secretaría de Movilidad y que habla de que en el transporte urbano convencional, la tarifa técnica es 0.28, pero no nos da mayores elementos aunque establece algunos costos de cómo ahí produce, internamente el resultado considera, por ejemplo, que el número de pasajeros por día que atiende cada unidad es 993, eso dice en la página que no tiene número.

En la tercera página, en el componente 1.5 a) kilómetro recorrido, al final dice: el valor de la demanda es 993 pasajeros por día; en la página 5 dice que en otro cálculo que hacen, consideran 864 pasajeros por día, es decir no es un hecho trivial, entre 993 y 864 pasajeros existe casi un 15% de diferencia, lo cual puesto en centavos juega un rol importante en la definición.

Lo que es más preocupante es que este informe técnico de la Secretaría de Movilidad no se compadece con las conclusiones a las que aborda la consultoría contratada por la propia Secretaría, que por ejemplo en la página 6 del informe, que es entregado como anexo 3, de lo que estamos revisando, señala que la tarifa técnica para el transporte intracantonal urbano es de 0.34 centavos, es decir es 0.34 o es 0.28, son 993 pasajeros o son 864 pasajeros, quizás en la Comisión de Movilidad han tenido acceso a todos estos documentos y han podido revisarlos, pero como han sido entregados al

resto de los concejales me parece que genera una profunda incertidumbre sobre lo que estamos queriendo conocer.

El sentido del primer debate, desde mi punto de vista, y me parece que el aporte de la Comisión, de las Comisiones es sistematizar la información, de tal manera que con suficientes elementos de juicio estemos en capacidad de pronunciarnos sobre una eventual regulación o sobre una eventual Ordenanza.

En este caso me parece que con los ejemplos que he dado, es claro, seguramente el Secretario va a tener una explicación a ello y sería lo mínimo deseable, porque además él seguramente conoce todos los documentos y los ha revisado profundamente, pero la información que se nos entrega a los concejales para este debate es una información incompleta, inconsistente y contradictoria internamente, y eso me parece que impide que podamos seguir en el primer debate sin contar con estos elementos de juicio.

Yo quiero, para finalizar entonces, respaldar el pedido del compañero Jorge Albán, en el sentido de que se nos entregue toda esta información y habida cuenta de la complejidad que tiene y del volumen que implica, se permita un tiempo para que la podamos procesar, y lo voy a decir claramente, nosotros somos parte del bloque de concejales de "País" y lo procesamos individual y colectivamente, que se nos permita que hagamos este esfuerzo, que me parece que es un ejercicio que contribuye a dinamizar y a mejorar la calidad del debate en el seno del Concejo.

Asume la presidencia la concejala Ing. Anabel Hermosa, Segunda Vicepresidenta del Concejo Metropolitano, a las 17h09 (18 concejales).

Insisto, por su complejidad y por su volumen, que se nos entregue y que se nos permita revisar y reflexionar sobre un tema tan complejo como éste. Así es que dicho esto, yo me reservo las observaciones particulares que tengo sobre el texto, he querido señalar sólo estos elementos de contradicción existentes en la información y quisiera plantear a la compañera Anabel, que veo que está presidiendo ahora la sesión, que tenga la bondad de dar paso a la moción del compañero Jorge Albán, que se permita entonces o que se disponga que la Secretaría de Movilidad a través de la Secretaría nos entregue el conjunto de la información aquí mencionada y que el Alcalde verifique la entrega de esta información y convoque oportunamente a reanudar este primer debate sobre esta Ordenanza.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Gracias concejal Páez, muy buenas tardes con todos y todas, en realidad tenemos algunos pedidos de la palabra, por favor sobre el tema para que como así lo han pedido y lo han propuesto algunos compañeros, en el debate se trate temas específicos.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE: Gracias, buenas tardes con todos, realmente hablar de tarifas o de subida de tarifas en el transporte público siempre es un problema político porque se pierde réditos políticos definitivamente, y por eso es que no se ha tratado desde el año 2003, 14 años que estamos en esto, pero francamente no hemos tomado la decisión y me alegra mucho que hoy haya de parte de los señores concejales esa predisposición de dialogar, de conversar y de ver cómo vamos con esto de las tarifas, esas Ordenanzas deben tratarse desde el punto de vista jurídico y técnico, no desde el punto de vista político, lo jurídico, ver que la Ordenanza esté bien estructurada, que la Ordenanza no vaya en contra de la ley y de lo técnico ver una política tarifaria, especificar claramente una tarifa que sea equitativa, tanto para el transportista como para el ciudadano.

Yo discrepo desde el punto de vista jurídico que no se tome en cuenta este primer debate, definitivamente las Ordenanzas se deben discutir en el seno del Concejo en dos debates: en el primer debate no se vota, lo dijo Eddy Sánchez, primer debate se discute, en el primer debate se analiza y ahí tenemos un período para un segundo debate, definitivamente aquí se cumplió con la Ordenanza No. 074, con 24 horas de anticipación, se llamó a una sesión por parte del señor Alcalde, entonces lo que procede aquí es recopilar todas las observaciones; y, para segundo debate, analizar, se hace una mesa de trabajo o se trabaja conjuntamente con los señores concejales y para segundo debate ya podemos estar preparados para que se apruebe esta Ordenanza, no veo yo razón alguna de dilatarle más a este acto decisorio, no le veo razón alguna, porque definitivamente es necesario y prioritario que mejore el transporte en Quito y la forma de que mejore la transportación es obvio, por lógica, subiendo un poco la tarifa para que el dueño del bus haga las mejoras correspondientes.

Se han tomado medidas de compensaciones, pero que no han dado ningún resultado, no han dado ningún resultado esas medidas de compensaciones y eso también tenemos que analizar, así es que yo desde el punto de vista jurídico no estoy de acuerdo, respeto mucho la moción que ha presentado el señor concejal Jorge Albán, pero creo que yo desde el punto de vista estrictamente jurídico no es posible que no se discuta en primer debate esta Ordenanza, gracias.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias compañera concejala Vicepresidenta, compañeros concejales, compañeras, público presente, a mí me parece muy importante resaltar que todos estamos coincidiendo, aquí hay una primera gran coincidencia que es velar por la calidad y servicio, es decir velar por los usuarios del servicio del transporte público, eso me parece que es algo importantísimo de destacar y resaltar de parte del Concejo Metropolitano frente a lo que evidentemente hemos venido recibiendo quejas de un sinnúmero de personas, ¿en qué sentido?, se sigue dando la guerra por el centavo, sigue el correteo, hay conductores, sin que esto suene a generalización, pero se lo hemos dicho frontalmente a los señores dirigentes que lamentablemente hay conductores que cuando ven a personas de tercera edad, mujeres embarazadas, niños o estudiantes, simplemente no paran a recoger a los pasajeros, eso porque obviamente en teoría no les es rentable la tarifa especial que está vigente.

Entonces, esos temas son definitivamente críticos y que hay que aprovechar este cuerpo normativo para cambiar, y el cambio se va dando no sólo con lo que la Comisión ha venido trabajando sino con lo que el día de hoy, entiendo, se va a retroalimentar propositivamente.

Yo también quisiera manifestar que desmerecer el trabajo que se ha hecho en la Comisión, desmerecer el trabajo que se ha hecho en la Secretaría de Movilidad, decir o no dar el valor a los esfuerzos que se han venido dando, me parecería injusto, entonces yo quiero resaltar el trabajo y los esfuerzos que se han venido dando, ya para el pago de la compensación como ya se dijo, 1.000 dólares a las unidades que tienen el sistema de caja común; 450 a las que no lo tienen. Ha mejorado en algo, al menos en intenciones podríamos decir en determinadas unidades, pero en algo ha mejorado, pero no es suficiente y en eso estamos absolutamente claros que hay que mejorar la calidad del servicio y ese es el objetivo superlativo del Concejo Metropolitano y eso es uno de los temas que es importante y digno de resaltar.

Hay que decir, nosotros como Comisión de Movilidad hemos venido fiscalizando la entrega de la compensación, no es que el día de hoy nos hemos dado cuenta que asciende a "X" cantidad de dinero y que vamos a fiscalizar en este momento, no. Estando de acuerdo con lo que menciona la concejala Soledad Benítez frente a un examen que se haga, que más allá de la sugerencia que ha planteado, es un tema mandatorio en donde todo lo que implica recursos públicos deben ser auditados por parte de la autoridad competente, en este caso Auditoría interna o la Contraloría General del Estado.

Nosotros en el seno de la Comisión sí hemos venido fiscalizando y ahí precisamente nos hemos dado cuenta de que no estuvimos de acuerdo en cómo se valoró los parámetros con determinados puntajes; es decir, ahí se evidencia la necesidad de hacer una revisión para que no quede esto en "letra muerta" y que no se convierta en una Ordenanza coyuntural, sino que éste sea el punto de partida para que mañana nosotros podamos exigir la calidad del servicio y con la consecuente sanción a quienes incumplan, no sólo la ley, sino este cuerpo normativo, inclusive llegando a la revocatoria de los permisos de operación.

Me parece que dentro de esto hay que recoger y plantear ese espíritu de todos quienes somos parte del Concejo Metropolitano para exigir que se haga una evaluación y entrega de información, ojalá sea semestral si no puede ser trimestral, porque es importante, si mañana tomamos una decisión de incremento del costo del pasaje, debemos por el otro lado evidenciar si hay o no mejora sustancial en la calidad de servicio, sino como corresponde y es competencia del Concejo, tomar en el camino correctivos inmediatos para no perder de vista el objetivo y fin que es el mejoramiento de la calidad del servicio.

Yo quiero dejar expreso mi punto de vista en el sentido que para nosotros también si es complicado el tema de los tiempos, tenemos de acuerdo al calendario siendo el día de hoy 23 de junio, tenemos cuatro días hábiles para poder aprobar una decisión que vaya entrar en vigencia luego del 30 de junio que está autorizado el pago de la compensación, obviamente estos cuatro días hábiles tienen que aprovecharse al máximo con lo que aquí se ha requerido. Estoy plenamente de acuerdo con que se amplíe la información, con que se entregue determinados productos que de pronto no fueron adjuntos, como se han mencionado, y yo creería que el procedimiento está establecido, la Ordenanza No. 003, la Resolución No. 074 nos faculta para que el día de hoy procesemos como lo hemos hecho, ya lo dijo el presidente de la Comisión mediante el avoco de conocimiento; el avoco de conocimiento es que la autoridad asume conocimiento, pero no decisión en este momento, sino vamos a profundizar. Es más, pediría al presidente que convoque de manera inmediata el día lunes a una mesa de trabajo que se instale, inicie el día lunes, no sabemos si puede terminar el martes o el miércoles, pero que inicie una mesa de trabajo con la Secretaría de Movilidad y con la Agencia Metropolitana de Tránsito para precisamente solventar todas las inquietudes que el día de hoy se han dicho, de tal suerte que luego que también, producto de aquello, convoque a una sesión de la Comisión de Movilidad extraordinaria y quedemos habilitados para no pasarnos ese plazo. Si nos pasamos el plazo del día viernes 30 de junio, no sabemos cuáles van a ser las consecuencias,

no sólo en el ámbito jurídico sino ya en un ámbito social, ¿qué va pasar con el pasaje?, ¿se va a cobrar lo mismo?, para evitar elucubraciones en ese sentido y por qué no decir algún tipo de caos. Yo creo que estamos a tiempo para que el día de hoy, como nos faculta la norma legal, demos por conocido en primer debate, con el compromiso de que desde la presidencia de la Comisión trabajemos en estas mesas de trabajo, redundando, y de esa manera absorbamos todas las inquietudes que tenemos como concejales.

El espíritu de todos me parece que es muy importante resaltar y esto es un mensaje a la ciudadanía que a través de los medios de opinión pública nos están mirando, para decir que vamos a tomar todas las medidas y todo lo que la ley faculta o la Ordenanza como legisladores, para nosotros exigir el cumplimiento de los parámetros de calidad. Insisto, para mí sería importante que sea trimestralmente o semestralmente que nos den una evaluación aquí en el Concejo, no en la Comisión de Movilidad solamente, sino aquí en el Concejo y de esa manera ir evaluando y si corresponde en la marcha, en el camino, ir redefiniendo aspectos, si es que caben dentro de la misma Ordenanza o algún tema resolutivo, para garantizar el servicio de calidad.

No hay que desconocer, aquí hay una corresponsabilidad que siempre lo he mencionado, empezando por la autoridad que somos, no sólo el Alcalde sino todos en este momento como Concejo Metropolitano, hay una corresponsabilidad de los operadores, en donde está inmerso también los propietarios de las unidades, los conductores, las azafatas, los ayudantes y también hay una corresponsabilidad del ciudadano, y aquí más que corresponsabilidad hay un derecho de ciudadano, ¿para qué?, para exigir ese servicio de calidad y en eso nosotros en el proyecto algo ya hemos trabajado, hemos dejado una pausa y una apertura conforme así lo requirió la concejala Daniela Chacón en el seno de la Comisión de Movilidad y es el momento de proceder a profundizar y desarrollar.

Yo estoy de acuerdo con que se den parámetros de calidad para que sean evaluados, sea por reglamento o como corresponda, pero no puede quedar en el vacío, tiene que definitivamente evidenciarse, cómo vamos nosotros como Concejo a fiscalizar, cómo se va a requerir la participación, no sólo de los dirigentes sino de los propietarios.

Aquí, yo debo resaltar, hay dirigentes que dan todo su compromiso, hay dirigentes que dan todo su contingente, pero cuando ya aterrizan a los agremiados, a los socios, a los cooperados, lamentablemente hacen quedar mal a esos gremios. Ustedes vean lo bochornoso de la semana anterior, en donde dos conductores se van a dar de

trompones, afectando, no sólo la imagen ante los niños, niñas o adolescentes que estuvieron, sino es algo repudiable, hay que evaluar bien.

Nosotros dentro de los estudios, algo que no se ha dicho, está establecido para la determinación de doble turno, no sólo de un chofer, no sólo de una persona, el tema de la seguridad social obligatoria, el tema de que deben pasar por los exámenes psicológicos que la ley exige para poder otorgar el título habilitante de conductor. Entonces, son elementos importantísimos que nosotros, así suene redundante, en el cuerpo normativo, en el proyecto que estamos estudiando, debatiendo, tienen que ser incorporados.

Asume la presidencia el Dr. Mauricio Rodas, Alcalde del Distrito Metropolitano, a las 17h25 (19 concejales).

Para concluir yo le decía, estaba hace un rato Darío con el señor concejal, que nosotros valoramos mucho el trabajo que se ha venido desarrollando desde la Secretaría, desde la Comisión, a mis compañeros de la Comisión, es un trabajo a veces que es invisible, pero es con toda la responsabilidad que amerita estos temas, son decisiones que no son fáciles, son decisiones que de pronto a muchos genera incertidumbre hasta en el cálculo político, pero aquí no estamos para esos temas sino para afrontar, como bien lo ha hecho este Concejo, de manera categórica, de manera firme, y aquí están muchos señores transportistas, para decirles con todo el respeto que se merecen, que sí necesitamos mejorar la calidad del servicio y ese va a ser al menos mi objetivo planteado.

Así que, más allá de los acuerdos que de pronto hayan llegado entre bloques o entre compañeros, yo insisto que el camino más adecuado, el camino más idóneo para dar el tratamiento es que demos, conforme así está la Resolución No. 074 y la Ordenanza No. 003 para que en el marco de aquello ojalá el día lunes ya se convoque a una mesa de trabajo y salgamos satisfechos absolutamente todos los concejales y de esa manera se habilite la convocatoria a segundo debate para el conocimiento y aprobación. Con esto reitero mi beneplácito con todos los compañeros y compañeras concejales que estamos al unísono reclamando y por qué no decir exigiendo una mejora sustancial y definitiva en la calidad del servicio, gracias.

Sale de la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica, a las 17h26 (18 concejales).

CONCEJAL SR. MARIO GUAYASAMÍN: Muchísimas gracias, buenas tardes concejales, concejalas, Alcalde, buenas tardes con todos quienes están presentes en esta reunión. Lo mío es muy rápido y sí he puesto mucha atención con lo que tiene que ver con los plazos y lo que tenemos que resolver, pero sí tenemos que hacerlo con absoluta responsabilidad frente a lo que está ocurriendo y comparto, insisto, y mantengo la posición de que cualquiera que sea la vía, pero tienen que darnos los tiempos necesarios para el estudio de los informes, porque no es posible, que hay un tratamiento de más de 300 hojas con los dos informes, de dos puntos muy importantes de esta sesión, de un día para el otro, y aparte de eso el compromiso, son tres observaciones que yo tengo, el compromiso irrestricto y que tiene que estar liderado en este caso, tanto por la Comisión, como por el mismo Alcalde, el compromiso irrestricto de armar mesas de trabajo de otros grupos que están interesados frente a lo que está sucediendo en estos momentos.

Sale de la sala de sesiones la concejala Sra. Silvia Díaz, a las 17h29 (17 concejales).

El gremio de la transportación es importante, sí, 14 años sin incrementos, ¿y es necesario?, sí, es necesario, pero es importante la socialización, la Federación de Estudiantes Universitarios están atentos a lo que se está decidiendo en este Concejo Metropolitano y tienen que empezar a recibir este flujo de información con respecto al ¿por qué?, ¿cómo? y ¿para qué se van a realizar este tipo de incrementos?. Los estudiantes universitarios son el grupo más importante dentro del tema de la movilización del transporte urbano, la Federación de Estudiantes Universitarios, la Federación de Estudiantes Secundarios, ¿qué dicen los estudiantes secundarios frente a aquello?, hay muchas organizaciones barriales que están interesadas en encontrar la posibilidad de un debate y si no ven un debate como se lo ha señalado acá, tal vez no hagan aportes importantes de carácter técnico, pero ellos también tienen que explicar lo que pasa en cada uno de los barrios.

Salen de la sala de sesiones las concejalas: Abg. Renata Salvador, y Sra. Karen Sánchez, a las 17h30 (15 concejales).

Qué es lo que pasa en Manuela Sáenz con el tema de la frecuencia de los buses, qué es lo que pasa en Atucucho cuando ya pasan las 8 de la noche y ya no suben buses, qué es lo que pasa en Carcelén Bajo, cuando a partir de las 9, 10 de la mañana ya no hay una sola unidad de bus, donde prácticamente por la baja demanda ya no tienen este tipo de transporte, qué pasa en otros puntos de la ciudad, qué pasa en la ruralidad, por eso es importante que dentro de este análisis que nosotros hagamos también tomemos en cuenta lo que dicen los estudiantes, lo que dicen las

organizaciones barriales y lo que dice también otros grupos vulnerables. El Consejo Nacional de la Discapacidad recibe a diario denuncias sobre malos tratos a personas con discapacidad, recibe a diario este tipo de denuncias, sin tener la posibilidad, ni siquiera de judicializar este tipo de reclamos, porque en algunos casos, más allá del tema de la discriminación, han llegado al punto incluso de malos tratos y la posibilidad de tener accidentes. Frente a eso, qué vamos a hacer, cuál va a ser la respuesta frente a ello, y nosotros tenemos una responsabilidad bastante alta como Concejo Metropolitano porque vamos a decidirlo y no estamos a espaldas de ese tipo de resoluciones, pero sí tiene que ser absolutamente consensuada para que incluso cuando se tome esta decisión, más allá de reclamos, haya un apoyo ciudadano fuerte a este tipo de decisiones, pero si nosotros hacemos de manera apresurada porque ya nos coge el tiempo a final de mes, bueno, entonces, nosotros no vamos a estar en nada y cómo vamos a resolver a este tipo de cuestionamientos que lo hacen importantes grupos de la ciudadanía, eso nada más quería observar frente a esto e insistir en que se debe dar paso a esta petición de no tratarlo en primer debate este tema.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Sra. Silvia Díaz, a las 17h32 (16 concejales).

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Gracias Alcalde, permítame expresar Alcalde que me preocupa que se siga acudiendo a estos mecanismos de convocar de un momento para otro temas tan importantes para nuestra ciudad, sobre todo en el ámbito del transporte público, cuando el 75% de nuestra población lo hace.

Por otro lado, el tema debe ser tratado, analizado, conversado con todos los ciudadanos, ahora Mario está indicando si es que se socializó o no con los estudiantes de los colegios, los universitarios. Me pregunto yo si es que ellos fueron parte de esta socialización, me parece Alcalde que este tema es una gran oportunidad para la ciudad, porque si estamos reiterativos en que durante 14 años no se ha dado un incremento de la tarifa, esta es una gran oportunidad; no para incrementar la tarifa, para tomar decisiones reales, objetivas de cómo cambiar el transporte en nuestra ciudad.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Dra. Renata Moreno, a las 17h34 (17 concejales).

Me parece que mientras no exista la voluntad política de impulsar un verdadero cambio en la estructura, en el modelo de gestión y prestación de los servicios de

transporte hacia un real sistema de movilidad sostenible, moderno, eficiente como lo hemos venido diciendo hace mucho tiempo, esta propuesta que hoy nos convoca al análisis de la tarifa como las otras propuestas de indicadores, mejoras del servicio, fortalecimiento, no van a tener el mismo efecto esos temas y aquí están mis compañeros, tanto técnicos, como del transporte, los compañeros dirigentes, lo hemos venido trabajando desde hace cuánto tiempo ya, en el 2002 el Plan Maestro de Transporte; el Plan Maestro de Movilidad para el 2009-2025, no tenemos que inventar nada, lo que debemos tener es la voluntad política de hacer cumplir estos planes maestros, donde define toda la política de planificación, política tarifaria, de modelos de gestión, de sistemas de información, de ayuda a la explotación y este trabajo se lo hace en conjunto, con los operadores del transporte, ustedes son parte de la ciudad, son parte de la solución.

Me parece que aquí no estamos tratando un tema sustancial, que son los contratos de operación, donde se definen las condiciones específicas para la prestación de los servicios, donde están las responsabilidades de la autoridad municipal, las responsabilidades de los operadores y los derechos que tienen que ser cumplidos a los ciudadanos con la prestación del servicio y ya que la Ordenanza también topa el sistema integrado de transporte, en este pedido de información al cual me sumo, quisiera que se nos informe, Alcalde, cómo se siguen pagando a los alimentadores del sistema integrado, de pronto se siguen pagando con convenios de pago, quisiera que se nos informe sobre este tema, y sobre todo si vamos a iniciar una nueva etapa, debería presentarse como mínimo el informe de evaluación con los resultados de la compensación entregada al sistema de transporte y cuáles son sobre todo las sugerencias, las recomendaciones.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, a las 17h36 (18 concejales).

El concejal Garnica ya comentaba que en la propia Comisión se hacía notar que existían muchos indicadores que no podían ser ni controlados, ni evaluados y no se podía tener un resultado. Se mencionó aquí y algo que es sumamente preocupante, el Secretario había mencionado que el 100% de los conductores y ayudantes cuentan con seguridad social, al menos a mi despacho han llegado muchísimos trabajadores que reclaman no haber sido contratados y que después de 10, 20 y 25 años de trabajo han sido botados y no hay evidencia de una contratación y no hay evidencia de que se ha cumplido con su seguridad social.

Me parece que si el Municipio es el ente otorgante de esos permisos y más aún en el sistema integrado que contrata esos servicios, se haga de la "vista gorda" y no se obligue a cumplir con la Ley y se explote los derechos del trabajador, esos temas tienen que ser tratados aquí. Cómo queremos mejorar el sistema de transporte, cómo queremos mejorar el servicio, si nuestros conductores, nuestros ayudantes, nuestras azafatas están siendo maltratados, el sistema es integral, no solamente de una partecita, no solamente es la tarifa, es toda la estructura del sistema de movilidad.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica, a las 17h38 (19 concejales).

A mí me preocupa, Alcalde, que se presente ante el Concejo Metropolitano y ante la ciudadanía una propuesta para alza de pasajes, cuando estamos viendo frente a los ciudadanos que la calidad de transporte no ha mejorado, y no lo digo yo, muchos de nuestros compañeros ya lo manifestaron. Existe un informe del Consejo de Participación Ciudadana, en dónde sólo me voy a permitir leer algunas de las preguntas y resultados de las recomendaciones que hace la veeduría ciudadana, en la pregunta número 19 de esta encuesta que lo hizo la Universidad Central, se pregunta a la ciudadanía: ¿Existe en el bus un espacio definido para personas con alguna discapacidad?, cuando aquí se ha indicado que era una obligación dar estos espacios, el 44.9% responde, nunca, casi nunca; y, a veces.

Las acciones que tomemos, no solamente en el sistema de transporte, en toda la ciudad, deben ir a precautelar sobre todo los derechos y la condición de los servicios de los más vulnerables y en nuestro sistema de transporte los más vulnerables son las personas con discapacidad, los niños, las mujeres embarazadas y nuestros adultos mayores; sin embargo, vemos como casi el 45% de nuestra población dice que no se respeta esto.

En la pregunta número 22, relacionado con el sistema de recaudo, que revisando algunos informes se dice que sí se cumple, ¿recibe un ticket al realizar el pago?, el 37.8% responde que nunca, casi nunca y a veces, esto es preocupante, porque yo digo, cómo es que se canceló, si los usuarios que son los que reciben el ticket dicen que no lo han hecho.

La pregunta número 39, que es más bien de tema general y que recordemos que esto es un punto de los informes que debería presentar fiscalización, dice: ¿Usted cree

que desde que el Municipio entrega compensación a los transportistas, el transporte público ha mejorado?, el 91.5% de los ciudadanos dicen que nada, algo o poco.

Aquí tenemos un verificador, ahí decía que en las encuestas tienen que ser uno de los parámetros; sin embargo vemos, cual es la respuesta de nuestros ciudadanos. En definitiva, de 40 preguntas relacionadas a la percepción de la calidad, 36 de ellas son desfavorables; es decir, el 90%.

En este sentido, vuelvo a insistir, aquí podremos tratar Ordenanzas, podremos insistir en definir indicadores, en definir controles, reglas, pero realmente cómo frente a la ciudadanía y en nuestra responsabilidad de Concejo Metropolitano de Quito, vamos a decirle, que sí, que esta vez sí se va a mejorar el servicio de transporte público y ¿cuáles son las acciones que se van a tomar para avanzar en ese modelo?.

Recuerdo hace dos años estuvimos en las mismas e iguales condiciones, recordarán ustedes, la propia concejala Chacón lideró unas mesas de socialización, se invitaron a los ciudadanos, se invitaron a los técnicos, a los señores transportistas y realmente se le vendió a la ciudad y aquí se lo dijo en el Concejo Metropolitano, cuando no estuvimos nosotros de acuerdo con esas posiciones, se le vendió a la ciudad una supuesta mejora del servicio-versus la compensación que iba a entregar el Municipio de Quito, que ahora está alrededor de 40'000.000 de dólares que se han entregado y que como vemos la percepción de calidad de los ciudadanos, el 90% dice que no mejoró, pero en este tema vuelvo a insistir, no sólo es un tema de la tarifa, cuando hablamos de movilidad y muchos lo manejamos siempre, se trata de tres temas importantísimos que son: el tráfico, el transporte y la infraestructura, lógicamente el marco regulatorio e institucional que soporta todo el sistema.

Cuando se habla de transporte, uno de los factores fundamentales son los operadores, lógicamente, y con ellos hemos conversado en alguna ocasión. Hace dos años yo les comentaba en confianza, les decía que lo que les está dando el Municipio es un "caramelo" y un "paliativo" y que eso se les iba a acabar en poco tiempo y que de pronto eso les permite sobrevivir, pero de eso no se trata, no se trata cuando tenemos bajo nuestra responsabilidad el servicio a los ciudadanos y cuando hemos luchado junto a ustedes por la modernización de la operadoras de transporte, para que estando bien las operadoras brinden un servicio de calidad a nuestros ciudadanos.



Lógicamente ha pasado dos años y yo quisiera preguntarles a los compañeros operadores si es que en realidad eso les permitió superarse, mejorar sus unidades de transporte, mejorar el sistema de recaudo, el sistema de información, ahora realmente, Daniela, con pena yo escucho que tú haces una propuesta de que por lo menos al interior de los buses se ponga una información, cuando deberíamos estar pensando e implementando, Alcalde, porque me parece que fue una oferta suya de campaña, que en las paradas tengamos información en línea de las rutas que pasan por ese punto y cuánto se demora en venir el siguiente bus, para que la gente pueda optimizar su tiempo, saber cuándo sale, cuándo llega, cuánto se demora de un punto al otro.

Lógicamente estas medidas que no atacan a cambiar la estructura, que beneficia a todos, a los ciudadanos, a los operadores, a nosotros como Municipio de Quito, realmente estas medidas se quedan en simples paliativos o en soluciones "bache", que esa no debería ser nuestra condición, deberíamos pensar en un sistema de transporte futurista para nuestra ciudad, por qué no tratamos de pensar y hablar y ojalá que tuviésemos todo el tiempo necesario, del transporte eléctrico, en los buses, transporte eléctrico para los taxis, me parece que Loja ya inició con esto, de eso deberíamos estar hablando, y cuáles van a ser las compensaciones, en el caso de importar buses eléctricos, en el caso de importar vehículos para el taxismo, de eso deberíamos estar hablando y con un sistema integrado de recaudo que compense y pague a todos su trabajo y lógicamente su utilidad, porque tienen que ganar, eso es así, no vamos a decir que no, ese es el negocio del transporte, tienen que ganar, pero con un servicio de calidad, con un servicio que cuide el medio ambiente y qué bueno, Alcalde, ahora tenemos un informe que ha presentado la Secretaría de Ambiente donde dice todos los efectos nocivos de los buses y de la contaminación que producen.

Empecemos en casa Alcalde, empecemos en casa. Cuando nosotros nos enorgullecíamos del sistema trolebús eléctrico, pioneros en América latina, los técnicos de Trans Milenio vinieron donde nosotros a ver que estábamos haciendo en el tema de los corredores antes de que implementen el Trans Milenio en Bogotá y, claro, sacábamos pecho a nivel latinoamericano, un sistema eléctrico que cuida el medio ambiente, rápido, ágil, veloz, hasta se me ha quedado el discurso, y resulta que ahora, ¿qué pasa con nuestro transporte público, Alcalde?, empecemos en casa.

Se compran 40 buses articulados, 80 buses biarticulados a diesel. Aquí tengo un informe, Alcalde, de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, les pido que por favor me informe sobre la situación de los trolebuses, de

113 unidades existentes, se encuentran apenas 52 operativas, en mantenimiento 35 y de baja se han dado 26. ¿Usted no inició un plan emergente para poner operativa la flota de trolebuses, me pregunto Alcalde?, y de 80 unidades biarticuladas, 72 operativas y 8 en mantenimiento, empecemos en casa, cuidando el medio ambiente. Cómo se nos ocurre invertir en 120 buses a diesel, cuando deberíamos ir a sistemas eléctricos que cuiden el medio ambiente.

Yo quisiera y pido, Alcalde, que la Secretaría de Ambiente haga un estudio de cuánto es la contaminación de un bus a diesel-versus un bus eléctrico, como ya me está sonando la campana, ya termino Alcalde.

Yo recuerdo que teníamos planes de modernización para los operadores de transporte, ¿qué pasó con el sistema único de recaudo?, hasta ahora seguimos hablando del sistema único de recaudo cuando realmente no se aplica, y esto requiere de inversión municipal, no solamente de los operadores de transporte, pero para eso necesitamos voluntad política, el sistema de información al usuario que ya lo dijimos, el sistema de ayuda a la explotación. Solicito, Alcalde, y me uno al pedido de los otros compañeros a que se nos entregue esta información, pero por sobre todo, por el bien de la ciudadanía, por el bien de los compañeros operadores de transporte que la Secretaría de Movilidad presente un plan de acción, Alcalde, que garantice que todo lo que se ha propuesto no se quede en el papel, ni en una Ordenanza, sino que realmente garanticemos un mejor nivel de servicio a nuestros ciudadanos, gracias Alcalde.

Asume la presidencia la concejala Ing. Anabel Hermosa, Segunda Vicepresidenta del Concejo Metropolitano, a las 17h52 (18 concejales).

CONCEJAL ECON. LUIS REINA: Buenas tardes a todos y a todas, creo que el transporte público de pasajeros es de suma importancia para la mayoría de las ciudades, el 75% de los habitantes ocupamos transporte público y principalmente ¿dónde estamos ubicados quienes usamos transporte público?, principalmente en los barrios periféricos, y ¿qué nivel de ingresos tenemos?, por lo general no son altos ingresos y el impacto que puede tener eso de determinar, si tiene compensación o no tiene compensación es fundamental, ojalá lleguemos a un momento en que declaremos al transporte público de pasajeros un sector estratégico y de verdad sea público, de tal manera que permita manejar una tarifa y una calidad de transporte de calidad.

Estoy leyendo la propuesta de Ordenanza, y leo la que discutió la Comisión, en el considerando No. 1 dice: que hay una Constitución de la República de Pasajeros, en el digital en la que ya le subieron, está como considerando No. 3, e insiste en el mismo error, Constitución de la República de Pasajeros, véanle compañeros en el considerando No. 3, eso da muestra de la prisa que tienen, de la poca observación que se le ha dado al tratamiento a este tema y más aún cuando no se transfiere todo el tipo de información.

Hoy se nos trae un informe sobre los temas ambientales, me puse a ver los considerandos y la prisa también ahí me dice, no toman en cuenta el marco jurídico vigente, no se menciona en los considerandos, no está el artículo 14, no está el artículo 15, que se refiere al derecho de tener un ambiente sano y al uso de tecnologías limpias, no está.

Le veo a la señora Secretaria, ahí está en dialogo profundo, tiene una visión clarísima, nos llama la atención sobre el tipo de combustibles fósiles, ahí hay una visión de seguir usando combustibles fósiles, creo que la tarea no es esa, la tarea es crear un sistema de estímulos que lleve a no utilizar combustibles fósiles, esa es la tarea, pero igual, repito, no está contemplado el marco jurídico, por lo tanto siguen insistiendo y sigue en esa visión y no posibilita ningún sistema de estímulos y por lo tanto que genere dar ese salto, pero más aún cuando Anabel hacía muy bien en citar y decir, en casa se compran vehículos a diesel, entonces la contradicción de traernos un informe que dice que ya no utilizemos, que hay unos impactos ambientales, pero sigue bajo el mismo concepto de seguir utilizando gasolina y diesel, a nivel técnico está en debate, qué es más costoso, el impacto en el medio ambiente y el costo de mantenimiento de los motores a diesel, está en muy alto debate de que a la larga realmente es bastante costoso y por lo tanto incide en los costos de las tarifas.

Yo quiero hacer notar y yo no estoy de acuerdo en que se cierre el camino a que sólo la tarifa la cubra el pasajero, el usuario y si ustedes le revisan toda la Ordenanza, en el artículo No. 3, cuando se refiere a tarifa, es el precio que se paga por el servicio de transporte público, eso es tarifa, y cuando decimos tarifa referencial se hace el cálculo de los costos, dividido para el número de pasajeros, eso es tarifa, pero miremos como aquí ya están con la mirada sesgada, y el artículo No. 13 literal a) se define, ¿qué es tarifa?: precio por el servicio de transporte público de pasajeros que paga el usuario; es decir, ya estamos tajantemente cerrando y estos elementos, que en la definición no hace falta decirlo eso, pero la cosa es asegurarse, llegar al bolsillo de los que usan este transporte público, y sigamos viendo los artículos: 5, el 9, el 12, igualito, se refieren a que tienen que pagar los usuarios y sin hacer los diversos

análisis, esto no creo que ni técnicamente, ni jurídicamente es necesario dejar esas precisiones. Sin embargo, en el artículo 5 al hablar de los principios, habla de la fijación de la tarifa, otra vez establece que deberán ser canceladas por los usuarios; en el numeral 13, se dice que deberán ser tarifas socialmente justas, garantizando el derecho que tienen todos los ciudadanos a su movilización. ¿Qué es justo?; es decir, otra vez neutralizamos, por qué no contemplar alguna posibilidad de encontrar otro tipo de financiamiento.

Salen de la sala de sesiones los concejales: Abg. Sergio Garnica, Sr. Mario Guayasamín; y, concejala Srta. Carla Cevallos, a las 18h00 (15 concejales).

Creo que ahí, no se ha transmitido los informes, los estudios para determinar la tarifa referencial, se nos ha hecho conocer el resumen ejecutivo, creo que hace falta unas cosas para tener la certeza de que vamos a tener, que los operadores saben de qué tipo de servicio, qué tipo de obligaciones van a cumplir, los usuarios tienen derecho a participar en la definición de esta tarifa y aquí me viene a la memoria las palabras del Alcalde Rodas: ahora sí vamos a escuchar a todos los actores. ¿Dónde están para que escuchen los usuarios?, ¿dónde están para que escuchen los pasajeros?, ¿cuál ha sido el espacio que se ha generado para que escuchen los que utilizan?, ¿dónde?, creo que es urgente y que es necesario que se den pasos de confianza para los operadores, de confianza para los pasajeros, y es necesario establecer con claridad los contratos de operación, donde den cuenta de la rutas, que den cuenta del sistema de recaudo y que den cuenta del plan de mejoras a los cuales se les va a someter a cada uno de los operadores.

Por eso creo que hay que seguir manteniendo lo que proponía el compañero Jorge Albán, por no habérsenos proporcionado la información, es importante que no se dé por conocido en primer debate y que regrese a la Comisión, y una vez que se haga conocer la suficiente información, empecemos, de verdad, el debate con la información homogénea, muchísimas gracias.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias alcaldesa encargada. Buenas tardes con todas, con todos, concejalas, concejales. En febrero de 2015, el Concejo Metropolitano de Quito aprobó la Resolución para la creación del Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio del Transporte Público; el objetivo de esta Resolución era mejorar la calidad del servicio por parte de las operadoras de transporte público que dan servicio en el Distrito Metropolitano de Quito, mediante el cumplimiento de los parámetros de calidad por parte de las operadoras como condición para la entrega de una compensación económica por parte de la

Administración municipal. En ese Plan se incluía la implementación de un sistema de recaudo para evitar los llamados “correteos”, un sistema de GPS para controlar la flota, con el fin que cumplan con las frecuencias, horarios, paradas y control de la velocidad.

Asume la presidencia el Dr. Mauricio Rodas, Alcalde del Distrito Metropolitano, a las 18h02 (16 concejales).

El Plan contenía el cumplimiento de los siguientes parámetros de calidad de servicio:
a) adecuar las unidades para el ingreso de personas con movilidad reducida; respetar las paradas que se encuentran establecidas y señaladas; respetar los límites de velocidad permitidos para unidades de transporte público en el perímetro urbano, que es de 40 km/h; trabajar en proceso de la caja común; cumplir con los índices de operación como lo indica el permiso de operación otorgado para dichas operadoras; respetar las tarifas preferenciales; mantener limpias las unidades; implementar sistemas de información al usuario; dar un buen trato al usuario.

Ingres a la sala de sesiones la concejala MSc. Soledad Benítez, a las 18h04 (17 concejales).

La implementación de los sistemas de recaudo es muy importante, permitiendo fortalecer una caja común, la misma que permite la repartición de lo recaudado en una forma equitativa, más no igualitaria. El cumplimiento de dicho parámetro nos permitiría controlar la carga de trabajo diaria de los conductores, que son explotados laboralmente, que trabajan 17 horas diarias, que están conduciendo muchas horas, que está por encima de la ley, sin derecho en mucho de los casos a los beneficios que por Ley les corresponde, complicando más la operación y el mal servicio al usuario.

De igual manera, el sistema de GPS si se encontraran instalados en la gran mayoría de unidades, nos permitirían visibilizar la velocidad con la que conducen y poder controlar, que nos serviría también para controlar las paradas establecidas.

Yo creo que voy a hacer Alcalde una pausa hasta poder tener el respeto de los colegas concejales, si vamos a llegar a acuerdos, yo quisiera esperar y que se tome en cuenta, señor Secretario, mi tiempo para que si llegan a acuerdos poder entender.

SEÑOR ALCALDE: Continúe concejala, por favor.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias Alcalde, la mayoría de las unidades no ponen en funcionamiento los dispositivos de control de puertas para su arranque de motor en las paradas, si lo utilizaran evitaríamos muchos accidentes con usuarios. Si lo utilizaran evitaríamos muchos accidentes con usuarios, dicho dispositivo permite que la unidad avance únicamente con las puertas cerradas, únicamente ponen en funcionamiento para pasar la revisiones vehiculares, necesariamente se tendría que poner un sello de seguridad en estos dispositivos para que no sean manipulados; respetar las tarifas preferenciales de todas la personas mayores de 18 años hasta los 60 con tarifa normal, y personas con movilidad reducidas y menores de 18 años, tarifa reducida. Otro de los parámetros muy importante para la calidad de servicio por parte de las operadoras, es el buen trato al usuario y mantener en buen estado las unidades, tanto del interior como del exterior.

Un gran porcentaje de las unidades no cumplen dichos parámetros para mejoras de la calidad del servicio, no existen operadoras de transporte público en buses que haya reemplazado por unidades que funcionen con energía alternativa, quiero decir eléctricos y de igual manera de piso bajo, facilitando el acceso de los usuarios y personas con movilidad reducida.

Se nos ha presentado, como hemos dicho, supuestamente todos los informes que no están completos en muy corto tiempo, es verdad que la normativa nos da el que podamos hacer las sesiones extraordinarias y con 24 horas, pero eso no estamos desconociendo, lo que estamos solicitando es que se nos dé más tiempo para poder analizar con tiempo el tema de la Ordenanza, únicamente eso estamos pidiendo, no se está negando la solicitud que están haciendo los transportistas, sino hacerlo con responsabilidad para la ciudad. Yo veo que no se ha cumplido el tema del Plan de Fortalecimiento que se hizo en la Resolución; en el 2006 se hizo la unificación de la categoría de todas las unidades tipo, lo que constituyó en la práctica un alza de pasajes, no hablemos de 14 años, porque antes unos cobraban 17 centavos y otros 25 centavos y se llegó a unificar a todos cobrar 25 centavos, entonces sí hubo un alza para los ciudadanos.

Existe un informe del Consejo de Participación Ciudadana, nos guste o no, el único veedor legal de la ciudadanía, donde se concluye que no se ha cumplido con la mejora del servicio; por tanto, mi planteamiento es que lo hagamos a la inversa, de aquí a un año y siempre y cuando se hayan cumplido los parámetros de calidad de servicios, se revisará la política tarifaria, puesto que la gente no viaja en condiciones dignas y además sin garantías de seguridad y es nuestro deber cuidar el bolsillo de los habitantes de Quito.

Quiero hacer también hincapié aquí, que nosotros sí hacemos política, somos representantes de la ciudadanía, no sólo de un sector, no somos consorcio jurídico o estudio jurídico para sólo analizar las Ordenanzas como manda la ley, ni sólo técnicos, somos políticos, vemos la parte social, por eso existe el tema de la socialización, por eso existe participación ciudadana, porque debemos servir a la gente, aquí estamos para servir a la gente y servir a la mayoría.

Yo sé que no podemos poner contentos a todos, pero debemos servir a la mayoría, se debe analizar el tema de las tarifas pero con responsabilidad, con mayor tiempo, siempre estamos a las carreras, siempre a última hora, lo mismo pasa en presupuesto, es que ya nos coge el tiempo y si no la ley nos va a sancionar y a nosotros los concejales nos obligan a estar a la carrera porque los funcionarios no cumplen su trabajo a tiempo.

Aquí, al señor Secretario de Movilidad yo le exijo que entregue toda la información, nos ha dado un Power Point, nos ha dado una información, según él con un resumen de informes de estudios. Yo pido fichas técnicas de los estudios que él está pidiendo, espero esta vez señor Alcalde que usted le diga al señor Secretario que entregue la información, porque nunca le entregan, yo le he dicho muchas veces de manera oficial y sin embargo ignora y no le entregan, pero existe un ente de control que se llama Contraloría y yo creo que la mayoría de los funcionarios van a tener que caminar por ahí y va a ser la única manera de que entreguen la información, porque de lo contrario los concejales somos una burla, aquí nos meten presión porque se traten los temas, nos meten presión para que se hagan en corto tiempo, no nos dan toda la información, pero como esto es política, insisto que esto es política, esto es con votos y muchas cosas se han aprobado aquí con votos. Cuando han sido unánimes, nadie critica, pero cuando han sido diversos, ahí no se aplaude a los que estamos en contra o si se aplaude a los que están a favor, esto es política y aquí se hace con votos y tiene que saber la ciudad que aquí se trabaja con votos.

Quisiera también pedirle a la señora Secretaria, por favor, que me entregue los informes completos de su presentación, lo voy a hacer de manera oficial para que esté bien claro qué es lo que necesito, espero que usted señora Secretaria sí se digne en entregarme la información y no como el Secretario de Movilidad que nunca lo hace, las encuestas no están a satisfacción.

Quiero decir también que yo fui la única concejala que en la Comisión de Movilidad cuando se iban a comprar los 40 articulados y los 80 biarticulados pedí que no sean a

diesel sino que sean eléctricos, por la capacidad eléctrica que estaba haciendo el Gobierno Central, sin embargo no hubo el apoyo por ningún concejal de ninguna bancada y se hizo la votación aquí en Concejo para aprobar la compra de esos articulados y biarticulados que ahora cuestionan que está dañando el ambiente de Quito, fui la única que votó en contra y eso tiene que saber la ciudad y tiene que volverse a recordar en la memoria de los ciudadanos, fui la única, entonces sí hay un informe.

SEÑOR ALCALDE: Perdón concejala, están solicitándome un punto de orden.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Aquí está la ciudadanía, se ha manifestado que en la Comisión de Movilidad se compraron los buses biarticulados y articulados. Yo quisiera que el señor Alcalde aclare cuál fue la entidad que adquirió los buses porque así como se dijo entiendo que fue un error de la concejala, en la Comisión no se compra ni una resma de papel, esa es la realidad, así es que aclare, pero se fiscalizan los procesos y se ha exigido informes y demás, pero para la ciudadanía que quede claro, las Comisiones son instancias de apoyo, asesoramiento, consulta, facilitación a la luz de la Ordenanza No. 003, son instancias de legislación y fiscalización, no somos parte del Ejecutivo, qué bueno que tenemos un COOTAD muy desarrollado que establece división de poderes, eso para aclarar, nada más señor Alcalde.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias Alcalde, yo también quisiera, tengo la inquietud y quisiera saber si logramos el alza de las tarifas a los señores transportistas, si va a seguir o no la compensación por parte de la Administración o subimos el alza, entendamos el alza de la tarifa o vamos a suspender la compensación. Yo esto también quisiera que se aclare porque ya se ha dado una compensación, si vamos a subir, yo creo que debería suspenderse la compensación o la vamos a seguir manteniendo, nada más, muchas gracias Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Declaro un receso de 5 minutos.

El Dr. Mauricio Rodas, Alcalde del Distrito Metropolitano, declara un receso de 5 minutos, a las 18h10.

SIENDO LAS DIECIOCHO HORAS CON VEINTE MINUTOS DEL VIERNES VEINTITRÉS DE JUNIO DEL AÑO DOS MIL DIECISIETE, SE REINSTALA LA SESIÓN PÚBLICA EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, BAJO LA PRESIDENCIA DEL DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO, CON LA ASISTENCIA DE LAS SEÑORAS Y SEÑORES CONCEJALES SIGUIENTES:

- | | |
|---------------------------|-----------|
| 1. SR. JORGE ALBÁN | CONCEJAL |
| 2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ | CONCEJALA |
| 3. LCDA. SUSANA CASTAÑEDA | CONCEJALA |
| 4. ABG. DANIELA CHACÓN | CONCEJALA |
| 5. SR. MIGUEL CORO | CONCEJAL |
| 6. SRA. SILVIA DÍAZ | CONCEJALA |
| 7. DR. PEDRO FREIRE | CONCEJAL |
| 8. ABG. SERGIO GARNICA | CONCEJAL |
| 9. DR. MARIO GRANDA | CONCEJAL |
| 10. ING. ANABEL HERMOSA | CONCEJALA |
| 11. DRA. RENATA MORENO | CONCEJALA |
| 12. ING. CARLOS PÁEZ | CONCEJAL |
| 13. SR. MARCO PONCE | CONCEJAL |
| 14. ECON. LUIS REINA | CONCEJAL |
| 15. ABG. RENATA SALVADOR | CONCEJALA |
| 16. LIC. EDDY SÁNCHEZ | CONCEJAL |
| 17. MSC. PATRICIO UBIDIA | CONCEJAL |
| 18. SRA. IVONE VON LIPPKE | CONCEJALA |

SEÑOR ALCALDE: Bien, vamos a empezar, señoras, señores concejales. Señor Secretario, por favor, dígnese constatar el quórum.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí, señor Alcalde, señores y señoras concejales, contamos con la presencia de 18 señores y señoras concejales más la suya señor Alcalde, por lo tanto contamos con el quórum legal para continuar la presente sesión.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Perdón concejal, por favor, a los presentes les ruego silencio. En este momento estoy reinstalando la sesión y tiene la palabra el concejal Garnica.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, a las 18h23 (19 concejales).

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias Alcalde, con la anuencia del proponente de la primera moción, quiero pedir, si acepta la reformulación, en el sentido de que suspendamos el tratamiento de este punto para que sea reinstalado el próximo día martes, ojalá en horas de la mañana, con la condición de que se desarrolle una mesa de trabajo el día lunes, de esa manera evacuar todas las inquietudes, recopilar toda la información que ha sido requerida por parte del Concejo y poder proseguir en el trámite, hasta ahí la reformulación de la moción.

SEÑOR ALCALDE: ¿Eleva a moción?

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Sí.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Yo acepto la reformulación, insistiendo en la entrega de la información e insistiendo en que nuestra postura es porque incluso en primer debate uno tiene que venir bien empapado del tema y la opinión de las Comisiones, efectivamente, son asesoras y son válidas, pero hay temas que requieren estudios detenidos. Ese es el fundamento de nuestra postura, acojo el ajuste que propone el concejal Garnica y propongo efectivamente que se pueda votar.

SEÑOR ALCALDE: Someta a votación la moción presentada con la reformulación planteada.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Siendo el proponente el Ejecutivo, la convocatoria al taller, que se va a dar el día lunes, entiendo yo como está planteado lo debe hacer usted señor Alcalde, ya la Comisión lo ha evacuado y ha agotado todas las instancias respectivas.

SEÑOR ALCALDE: Sí, efectivamente será el Secretario de Movilidad quien convocará a un taller el día lunes, de tal manera que se puedan evacuar las inquietudes que existen. Señor Secretario, someta a votación la moción planteada que ha sido reformulada y cuyo proponente ha aceptado dicho ajuste.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí, señor Alcalde, señoras y señores integrantes del Concejo, sírvanse levantar la mano quiénes están de acuerdo con la moción planteada por el concejal Jorge Albán, con la modificación que se ha propuesto.

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

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí, señor Alcalde. Con el voto favorable de 19 señoras y señores integrantes del Concejo Metropolitano queda aprobada la moción.

SEÑOR ALCALDE: Pasemos, por favor, al siguiente punto del orden del día.

2. Ordenanza Metropolitana Sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril de 2011, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 339, sancionada el 8 de enero de 2013, reformatoria a la

Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, que establece el Régimen Administrativo para la prestación del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito. (IC-O-2017-147).

Sale de la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica, a las 18h25 (18 concejales).

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Gracias señor Alcalde, miembros del Concejo, la Comisión de Movilidad pone a consideración de este Cuerpo Edilicio el presente proyecto de Ordenanza, cuenta con los informes técnicos respectivos, cuenta con el criterio legal de Procuraduría, acompaña al proyecto de Ordenanza, el dictamen de Comisión, suscrito por unanimidad por los 5 concejales miembros de la Comisión que han dado su apoyo para que sea conocido en primer debate, contiene 23 considerandos; 29 artículos; 3 disposiciones generales; 4 disposiciones transitorias; 2 disposiciones derogatorias; y, una disposición final.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Srta. Carla Cevallos, a las 18h26 (19 concejales).

Le voy a solicitar al señor Alcalde para que dividamos en dos partes el tratamiento de este segundo punto, en una primera instancia, en una primera parte, sea el ejecutivo quien exponga los componentes técnicos, el informe técnico que acompaña al proyecto de Ordenanza y que se sintetiza en la exposición de motivos; y, en la segunda instancia, en la segunda parte, proceder a exponer como Presidente de la Comisión el contenido de este cuerpo normativo.

SEÑOR ALCALDE: Por favor, señor Secretario de Movilidad proceda con la presentación respectiva.

Sale de la sala de sesiones el concejal MSc. Patricio Ubidia, a las 18h29 (18 concejales).

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Buenas tardes señores concejales, señor Alcalde, estimados miembros del público. En esta tarde vamos a presentar los resultados del estudio para poder determinar la oferta de demanda del servicio de transporte de taxis, el servicio de transporte comercial de taxis en el

Distrito Metropolitano de Quito, consultoría que fue realizado por la Secretaría de Movilidad y cuyos objetivos son: primero: el identificar las situación actual del servicio de transporte de taxi en el Distrito, así como la demanda del servicio, su oferta, tanto en el transporte legal como en el transporte informal.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Sra. Karen Sánchez, a las 18h30 (19 concejales).

Los objetivos específicos de esta consultoría era estar justamente con datos ciertos de la demanda del servicio de taxi y el parque automotor de taxis necesarios para satisfacer la demanda, determinar los indicadores en la prestación de servicios de taxi y los parámetros de operación, formular los principios legales y técnicos para definir las políticas de regulación y control del servicio de taxi y para ellos obviamente lo que hicimos es un trabajo que consta de 12.019 encuestas a usuarios frecuentes de taxis, aquí hay que recalcar que fueron 12.019 encuestas válidas de casi 31.000 encuestas que se realizaron; para este estudio quedaron 12.019 encuestas válidas, 300 viajes diarios a unidades de taxis, formales e informales, 400 encuestas a conductores de taxi, muchos de ellos propietarios de las unidades y levantamiento de información a las agrupaciones de los conductores informales.

Para ello, obviamente, tomando en cuenta la distribución de la demanda con proyección al 2017, realizada en el 2011 por el "Metro", en el Distrito Metropolitano de Quito se realizan actualmente 226.000 viajes de taxi en días laborables, lo cual es la hora de mayor demanda, es de 7 de la mañana a 8 de la mañana, concentrando cerca del 10% de los viajes diarios, los horarios de mayor dificultad para acceder al servicio son justamente en estas horas, es decir, en las primeras horas de la mañana y en las últimas o más bien dicho caída la tarde y comenzada la noche, en el día, este es un informe técnico.

La presentación de la Ordenanza viene justo después, es un informe técnico nada más. Solamente voy a esperar que se les entregue para poder continuar.

Con el permiso de ustedes señores miembros del Concejo, como habíamos manifestado, entonces en Quito se estima que existen 226.00 viajes de taxi en días laborables, lo cual es la hora de máxima demanda, está entre las 7 y las 8 de la mañana, concentrando el 10% de los viajes y además los horarios de mayor dificultad para acceder al servicio, claro, coincide con éste, 6 a 8 de la mañana y también en la noche. Cabe recalcar que además el informe indica que cuando

obviamente existe algún tipo que convierte el día en anómalo, como por ejemplo la lluvia, indudablemente también se vuelve difícil ahí.

En este inventario de taxis se registraron alrededor de 29.347 taxis inventariados, de los cuales 16.024 pertenecen a la formalidad de unidades de taxi y dividido éstos tenemos 10.000 taxis urbanos; 743 taxis rurales; 622 taxis periféricos y 4.638 taxis ejecutivos, de éstos, además, se levantaron casi 13.323 taxis informales que cubrían necesidades; de esos 13.323, muchísimos no tenían su giro de negocio principal en la actividad de taxi, pero igual fueron levantados, es decir algunos sólo querían hacer carreras el fin de semana, otros hacían sólo una hora en la noche o en una hora hueca, pero no era su principal actividad comercial, ni tampoco de subsidio. Además, se intentó obviamente realizar vehículos que tienen aplicaciones móviles como "cabify", como "unitaxi", "easytaxi", pero obviamente no tuvimos todo el levantamiento de información sobre todo con alguna de estas aplicaciones, sí con "unitaxi" que es obviamente una aplicación legal.

Por otro lado, la distribución horaria de la oferta, como ustedes ven en este cuadro, es importante hacerles notar que no está alineada con el comportamiento de la demanda, el comportamiento de horas de inicio de la operación y turnos de la oferta es disperso, entre 5 y 14 horas, el "pico" de la oferta no coincide con la hora de mayor demanda.

La oferta operativa no se apega al comportamiento de la demanda, tenemos 3 horas diurnas de 6 a 9 con exceso de demanda. En este tema, y obviamente como ya hemos mencionado al principio, tenemos también horas en cambio de exceso de oferta.

Respecto a los niveles del servicio en el Distrito Metropolitano de Quito, aquí está un poco cuáles son los resultados de los mismos, cuánto tiempo de espera por un taxi, en cuanto a oferta de formales o informales. Damos cuenta de este estudio de que el tiempo promedio de espera es de 6.37 minutos, el 74% de los usuarios espera hasta 10 minutos y ellos consideran que este es el tiempo, a veces en las primeras horas del día que es razonable, luego de esos 10 minutos, el 74% de la población dice no estar ya dispuesto a seguir esperando y el 26% en cambio dice que a veces no solamente que les toca esperar más, sino que están dispuestos a esperar más de 10 minutos, cosa que indudablemente es ya un tema no razonable para la calidad del servicio.

Por lo tanto, haciendo caso más bien a este porcentaje del 74%, hemos visto que el promedio de 6 minutos es un promedio razonable para los usuarios; los usuarios

confirman que existe dificultad para conseguir taxis, obviamente en las horas de mayor demanda, además en la noche, y un tema importante es de que en estas proyecciones hemos visto en estas encuestas, que los usuarios manifiestan en un 20%, de que el taxismo formal no utiliza el taxímetro en el taxismo convencional y obviamente en la parte rural y periférica el tema aumenta un 50% del no uso del taxímetro.

Respecto al tema, como ustedes pueden ver de las encuestas, tenemos aquí unos parámetros bien especificados, en donde podemos ver sobre todo cuáles son las horas de mayor dificultad, ponemos énfasis en el tema del tiempo de espera porque indudablemente éste va a ser un factor importantísimo a la hora de hacer la formulación de cuántos taxis en verdad necesita Quito; es decir, contrario muchas de las veces de tener una exigencia, de tener un cierto número de taxis por habitantes y lo que se está haciendo es saber cuántos taxis tiene que tener la ciudad respecto a la calidad del servicio.

Para ello, lo que hicimos es hacer una estimación de la oferta requerida y ésta se basa más bien en una metodología nueva que el consultor o la consultoría la realizó en busca de aumentar o tener una calidad de servicio equilibrada para el usuario y ésta es justamente una metodología llamada SUD, por sus siglas en inglés, un indicador de demanda insatisfecha, calculada con seis parámetros que miden la disponibilidad de la oferta y los tiempos de espera para el usuario, con la estimación de la demanda señor concejal, sí, con las siglas en inglés, el indicador de demanda insatisfecha.

¿Cuáles son los seis parámetros que coge esta formulación?, primero, APD, que es el tiempo de espera promedio de los pasajeros, que como habíamos dicho, tanto con el taxismo formal o informal está en 6.37 minutos según la encuesta a los usuarios y con el número de encuestas que ya vimos al principio; el GID que es el porcentaje de viajes que tienen mayores esperas a las deseadas, que en este caso es el 26% de la población, según las encuestas a los usuarios; y, el SSP, que es el porcentaje de horas diurnas con exceso de demanda, que como habíamos dicho son tres horas en el día, además el indicador SUD, estas tres primeras.

Tenemos otras tres que es la LDF, que es el porcentaje de demanda potencial que desistiría por altas demoras, que en la actualidad está en un 5.6%, según las encuestas de los usuarios que desiste con esperar cuando pasa los 10.4 minutos la espera; el FP en cambio es la fórmula que corrige los efectos de espera cuando se presentan "horas pico" en horas nocturnas y en este caso es uno para el Distrito

Metropolitano de Quito; y, el SP, corrige los efectos de capturar la información en períodos atípicos de demanda.

Con ello, en esta formulación de la estimación de la demanda insatisfecha, cogimos indudablemente el parámetro de esta fórmula, SUD, y en el caso de Quito el parámetro tenía que darnos 531 puntos, de los cuales con estos parámetros sólo con formales estaríamos en un punto casi de 42.142 puntos; es decir, el tema no tendría ningún tipo de cuadro, sólo con los formales.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica, a las 18h40 (20 concejales).

Cuando indudablemente llegamos a la referencia para poder tener con los informales, indudablemente vamos a ver cómo cambia notoriamente el tema de la formulación planteada por nosotros.

Con esto, indudablemente, llegamos a la formulación de que el ISUD y esta fórmula planteada para saber cuántos taxis necesita Quito, da como referencia un punto de 531 puntos, de los cuales si es que nosotros sumamos los 16.000 que existen aproximadamente este rato taxis formales, Quito requeriría 8.693 nuevas licencias o títulos habilitantes para ofrecer un buen nivel de servicio a los usuarios; es decir, se requiere este número para incrementar obviamente la calidad de la eficiencia en el servicio, tomando como base el tiempo de espera del usuario, la cobertura del servicio y además saber en dónde van a estar ubicados las nuevas compañías de taxi. Para ello, indudablemente, se requiere reformular las paradas existentes y hacer que estos taxis que estaban en la informalidad, pero que estaban al fin y al cabo dando el servicio, puedan tener paradas específicas en las periferias, en los extremos de la ciudad para que no vengan todos acá al "Hipercentro" y de esa manera puedan mejorar la calidad de servicio.

En cuanto al análisis de la operación mismo del servicio, como ustedes pueden ver, el servicio periférico atiende parte de la demanda en parroquias urbanas y rurales. Cuando se había creado en el 2011 la modalidad del concepto del taxi convencional, que aunque la Ley dice que es uno solo, aquí se lo hizo como convencionales normales, convencionales periféricos y convencionales rurales.

Como ustedes pueden ver el servicio periférico está atendiendo gran parte de la demanda de las parroquias urbanas del sur del Distrito y también de la parte rural del Distrito. De cada 10 viajes realizados por taxis periféricos, 5 son urbanos, 2

periféricos y 3 rurales. Las disposiciones normativas de área de operación para sub clase periférica no se está cumpliendo como se debe, sin embargo creemos que es importante mantenerla por un tema más bien de cobertura y de servicio.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Me permite Alcalde, la población no se mueve entre la periferia, para salir de la periferia van al centro, digamos ¿qué tendrían que hacer?, o ¿cómo se va a operar?.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Pero el servicio de taxi no tiene señorita concejal trasbordo, es un servicio.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Eso le digo, pero la población que vive en la periferia sí usa el servicio de taxi, no es para llegar y moverse sólo en la periferia sino, inclusive, si yo vivo en la periferia, necesito tomar el taxi para moverme al centro, ¿cómo opera eso?.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Sí, de lo que le puedo entender señorita concejala, discúlpeme tal vez sea el cansancio no le logro entender, pero usted está diciendo si el viaje es interno o si es que el viaje quiere salir al Hipercentro.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Yo quiero entender que la modalidad que está presentando es que se van a dar licencias para los taxis que puedan servir en las periferias, ¿así entiendo?.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: ¿Dónde levantan al pasajero?.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: ¿Dónde levantan?.

Asume la presidencia la concejala Ing. Anabel Hermosa, Segunda Vicepresidenta del Concejo Metropolitano, a las 18h45 (19 concejales).

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Los pasajeros se levantan, actualmente, 5 en la parte del Hipercentro, 2 en la periferia y 3 en la parte rural, así es como este rato está, eso dice la encuesta, dónde se levanta, no dónde voy a poner yo este rato. Sólo adelantándome un poquito al tema, no es este el destino, es el origen del viaje, pero el taxi periférico no está cumpliendo 100% su misión de estar en la periferia, porque el 50% de las encuestas realizadas están cogiendo más bien

aquí en la parte del Hipercentro y llevando a cualquier otro destino y tan sólo dos de los levantamientos de pasajeros es en la parte periférica.

Respecto al servicio de la modalidad de taxis rurales, en cambio ahí sí vemos que la cosa sí funciona mucho mejor, del 100% de viajes el 80 sí levantan pasajeros en la parte rural, sí levantan pasajeros; es decir, hay muchísimo más cumplimiento de su efectividad de su permiso de operación y solamente estos hay, un solo viaje de esos 10 que están haciéndolo dentro de la parte urbana y una periférica, pero que además tiene lógica, muchas de las veces de las parroquias salen hacia la periferia y por lo tanto yo sí me atrevo a decir que hay un 90% de cumplimiento respecto a esta modalidad de taxis incrementada, por lo que también creemos que esto debe mantenerse como taxis rurales.

El servicio informal respecto a la formalidad, en cambio ustedes pueden ver el mapa se encuentra absolutamente en todo el territorio, se encuentra en parroquias rurales, se encuentra en el Hipercentro, se parte en la parte urbana, pero además se encuentra en la periferia; de los viajes hechos, 5 se han cogido, han levantado pasajeros en la parte urbana, 3 en la parte rural y 2 en la periferia, es decir aquí casi hay un 50% de cada uno de la modalidad.

CONCEJALA ABG. RENATA SALVADOR: Yo quería hacerle la siguiente consulta: por ejemplo, si el taxi coge en la periferia un cliente, le trae acá a Quito, ya no puede coger en Quito un cliente para regresarse a su destino, creo que es incontrolable, viene y puede coger gente y pasearse todo el día en Quito y regresarse, entonces eso es incontrolable.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Indudablemente señorita concejala, esto es lo que ha estado pasando, pero lo que propone la Secretaría de Movilidad es tener un control, sobre todo del abastecimiento en paradas; es decir, tener un lugar de operación que normalmente se conoce como "paradas". Hay un sitio de estacionamiento o bahías de taxis que se encuentran estacionados y parte de la flota debe estar siempre estacionada en la zona, por eso es que decimos que las paradas no pueden estar ubicadas en el Hipercentro, sino que van a estar distribuidas de manera equitativa en la geografía del Distrito, lo cual va a tener un gran papel el control que se deba hacer por parte de la Agencia Metropolitana para siempre hacer controles aleatorios que permita saber que el control de flota que debe permanecer siempre en las paradas, se mantenga para brindar una calidad de servicio.

91

AS

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: ¿Qué porcentaje tiene que mantenerse en las paradas?.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Esto no va a estar en la Ordenanza, pero hay una norma técnica, si me da un minuto más mientras acabo la exposición, pero hay una norma técnica que estamos haciendo y que se está cumpliendo ya en otros temas, pero indudablemente hay un porcentaje que tiene que estar ahí, respecto al taxi convencional, pero indudablemente el taxi ejecutivo ya tiene una norma, es en cuanto al porcentaje que tiene que estar cumpliendo, ahí sí en un patio de operación para cumplir las llamadas telefónicas.

Como ustedes pueden ver, entonces, aquí está un mapa ya del servicio convencional y ejecutivo que se encuentra en todo el territorio, ahí están los viajes, el 50% de todos los viajes, por lo general se dan en la parte urbana, los viajes del convencional urbano, en la encuesta dan 5, en el ejecutivo da 1, rural son 3, el ejecutivo 7, en el periférico en cambio se mantiene los porcentajes casi iguales, no existe diferenciación en términos de calidad, ni de tarifa entre los servicios convencionales y ejecutivos a excepción de la vida útil; es decir, contrario a que podamos actualmente tener una mejor calidad de servicio, prácticamente la gente no lo distingue. Al taxi ejecutivo o al taxi convencional, por lo general los usuarios, o llaman por teléfono o igual cogen en la calle, cualquiera de la modalidad, pero en cuanto a la calidad del vehículo sí hay una diferenciación: el taxi ejecutivo tiene una calidad de vida del taxi muchísimo menor comparado con el taxi convencional, esto es importante recalcar.

Perdón señor concejal, el taxi convencional tiene años de vida muchísimo mayores que al tema del taxi ejecutivo, y esto hace que la gente a veces escoja por eso, carros más nuevos, esa es la única diferenciación que hemos podido ver en el tema.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Señor Secretario, ¿tal vez se ha podido ver el porcentaje de usuarios que utiliza vía-cabify?.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Vía cabify, indudablemente, el porcentaje todavía es mínimo, tenemos los datos, pero el porcentaje todavía es mínimo, todavía están teniendo aplicaciones, a pesar de que son ilegales, pero no es "cabify", por ejemplo "easytaxi" es una aplicación ilegal, pero es importante anotar, perdón que dé nombres, yo no sé si esto es permitido legalmente, pero más bien dicho para dar otra operadora de no aplicación móvil,

tiene casi al 90% de sus aplicantes, taxis formales, es decir contrario en cambio a lo que pasa a esta nueva operadora que usted mencionó, que en cambio ahí si no tiene un solo taxi formal y que más bien pertenece completamente todos, ni siquiera a la informalidad que nosotros estamos este rato hablando, sino de otro modo que indudablemente hay que tener políticas muy claras para poder enfrentarlo.

Con estos antecedentes, estimados miembros del Concejo, nosotros nos hemos permitido dar las recomendaciones sobre la oferta, con una percepción de los operadores y usuarios sobre la calificación del servicio, primero: el 51% de los conductores considera que la sub clasificación no funciona, el 51, es decir aquí hay mitad-mitad; el 45% de los usuarios desconoce las disposiciones de las normativas en cuanto a esta clasificación, pero me parece que esto es intrascendente para ellos; para ellos esto sí es intrascendente debido a que ellos lo que necesitan es coger un taxi a tiempo y que además les lleve a su destino, no a disponibilidad de donde el conductor quiera.

Por estos conceptos, nosotros recomendamos que se mantenga, primero: la clasificación del servicio convencional urbano ordinario, en rural, periférico y ejecutivo, y con ello para justamente, como habíamos mencionado, con controles muy fuertes, hacer que se respete su ámbito de operación y también un ámbito de paradas; segundo: proponemos con respecto a la clasificación del servicio ejecutivo, establecer más altos parámetros de calidad, que lo posicione como un servicio diferenciado, tal y como propone la reglamentación para el caso y además tener un incentivo de poder comenzar a cambiar al menos en algo, avanzar en milímetros en algo, de comenzar a tener taxis eléctricos en la ciudad.

También proponemos la verificación anual de que se tenga un seguro de cumplimiento de responsabilidad civil contra terceros, y el seguro del vehículo que es muy importante, implementar un sistema de méritos o puntajes que permita calificar el desempeño de las operadoras frente al conjunto de requisitos exigidos por la Ley.

Otro punto es el no aceptar como operadores a quienes hubieran cometido hechos que afecten la integridad de las personas. Otro punto es, como recomendación, demostrar con idoneidad, para la actividad, mediante la aplicación de pruebas escritas de conocimiento geográfico local, de normas de tránsito, la presentación de exámenes médicos, psicológicos, para que de esta manera demuestren su labor en forma segura.

Como conclusiones respecto al tema.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: ¿Estas recomendaciones son de la consultoría o son de la Comisión?

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Son del estudio señor concejal.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Es decir, ¿la Comisión va a procesar?, digamos lo que vamos a conocer ¿es un procesamiento de la Comisión de esto?

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Está contemplado señor concejal, eso es lo que se trató en las dos sesiones de la Comisión.

Con estas recomendaciones, por lo tanto, nosotros con este estudio concluimos que la flota actual de todo el Distrito está compuesta por 16.024 vehículos formales y 13.300 vehículos informales; que la demanda actual del Distrito Metropolitano de Quito, en un día típico, es de 226.352 viajes y determinando que la hora máxima de demanda se encuentra entre 7 y 8 de la mañana, intervalo en la que se estima se efectúan 23 viajes o el 10%.

El modelo ISUD que habíamos revisado, que indica que para obtener los tiempos de espera razonables en el Distrito es aproximadamente de 6.37 minutos y que éstos nos permiten recomendar al Concejo el otorgar en el número de 8.693 nuevos títulos habilitantes en forma de habilitaciones para los taxis, y en forma de otorgamientos de permisos de operación, que deben estar sujetos a las condiciones documentales y de la calidad que definamos como autoridades del Distrito Metropolitano de Quito.

Además, que la asignación de nuevos registros municipales del transporte o llamados permisos de operación deben tener en cuenta el levantamiento de información por asociaciones en el territorio y tener indudablemente una distribución equitativa, entre lo urbano y entre lo rural.

Hasta aquí, digamos, en cuanto a estas conclusiones y ponemos a ustedes indudablemente este estudio a consideración.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Un punto de información adicional, por favor.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Una aclaración, no sé si escuche mal, pero al principio usted hablaba de 31.000 encuestas y se usaron 12.000 para el estudio.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: No, nosotros lo que habíamos manifestado es que habían 2.019 encuestas de 31.000 que se hizo; 2.000 fueron válidas; es decir, íbamos a la gente y decíamos: señor, ¿usted es usuario de taxi?, sí; ¿cuántas veces lo hace?, una vez cada año, no nos servía, teníamos que ir a usuarios; por eso decía de 31.000 personas encuestadas, 2.019 fueron válidas para nuestra encuesta.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Ya, pero ¿qué criterios usaron para que éstas sean válidas?, y ¿por qué se desecha más del 60%?.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: No, no hemos desechado ninguna; en otras palabras, utilizamos 2.019 encuestas.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: ¿Por qué estaban válidas?.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Porque ellos sí son.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: ¿Y las otras por qué no estaban validas?.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Porque nos íbamos a las casas de las personas y decían: yo he usado taxi una vez al año, he usado un taxi por una emergencia.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: ¿Se confundían?.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Claro, entonces de esas 30.000, en verdad fueron 2.019 encuestas a usuarios frecuentes del servicio de transporte de taxi.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Gracias.

Sale de la sala de sesiones la concejala Dra. Renata Moreno, a las 19h00 (18 concejales).

CONCEJAL SR. MARIO GUAYASAMÍN: Un punto de información nada más. Dentro de las encuestas y del levantamiento que realiza la consultoría que usted nos da a conocer, está contemplado dos niveles que yo no los vi ahí, que es el tema de los taxi ruta en la ciudad, en los barrios y parroquias que están funcionando principalmente en la parte periférica o desde el Hipercentro hacia la periferia, Quicentro-Calderón, Estadio Olímpico-Llano Grande y lo que tenemos por ejemplo en las partes periféricas con recorridos muchos más cortos, en el sur oriente y en el sur occidente de Quito, un punto ahí.

Por otro punto, también están contemplados otros dos niveles, el otro nivel es aquellos taxis que tienen como origen los centros comerciales y que tienen una contratación específica con ese centro comercial o también con hoteles, hoteles de 4 y 5 estrellas que tiene sus propios grupos de automóviles de transporte, eso quería saber si estaban incluidos.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Señor Secretario.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Gracias señorita Alcaldesa y señor concejal. Sí, efectivamente en el tema de taxi ruta están contemplados, lo que no está contemplado es esa actividad como concepto en materia de transporte, el taxi ruta no está contemplado. Lo que Quito tiene que hacer indudablemente ahí es tener y cubrir esto con transporte urbano, no es lo mismo trasladar 4 personas en un automóvil que trasladar por último en un microbús 50 o en un bus tipo, 90, creemos que la responsabilidad de una ruta tiene que ser cubierta, si es que es taxi ruta, tiene que ser cubierta por un bus urbano.

Para ello, más bien, señor concejal decirle que a la par de este estudio, se está terminando en los próximos días, todo lo que son las nuevas rutas y frecuencias para el Distrito, como concepto además primario de la columna vertebral llamada el "Metro de Quito"; por lo tanto, ahí se contemplan estas rutas muy bien traídas por usted y que ha sido con un amplio análisis traído a colación por la Secretaría respecto a Carcelén, El Comercio, no sé si es la calle El Comercio, la calle atrás del Quicentro, entre algunas, y en el sur existen algunas más; por lo tanto, a la par estamos creando nuevas rutas que permita además considerar esta demanda que necesita moverse con servicios de transporte expreso, que vengan por líneas como la Simón Bolívar, que ingresen sin paradas y poder cubrir ese tipo de demanda.

Respecto a los taxis, también fueron analizados en cuanto a sus puntos de levantamiento de pasajeros, que algunos ya los tienen como nicho propio, que son los centros comerciales, indudablemente parte de este estudio considerará también en su momento, si es que ustedes lo aprueban, el tener paradas exclusivas en los centros comerciales, no de todas las unidades, pero sí de un porcentaje de unidades para cumplir esta demanda.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Gracias señor Secretario.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Me gustaría que el Secretario me explique, no sé si algún ratito que salió lo hizo, ¿cómo se llegó a determinar el número de 13.000 taxis informales?, ¿con qué metodología?, ¿cómo se llegó a establecer ese número?.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Señor Secretario.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Muchas gracias señor concejal; señorita Alcaldesa encargada. Sí, en verdad, para nosotros fue un gran reto, lo que hicimos fue, primero: coger como base todas las personas que siendo históricos, estuvieron en procesos anteriores, como el proceso 2011; segundo: con todas aquellas solicitudes planteadas como demanda para una regularización presentadas con oficio ante la Agencia Nacional de Tránsito, Agencia Metropolitana de Tránsito, ante el mismo despacho de la Alcaldía o ante la Secretaría de Movilidad; luego, con cada uno de los levantamientos que hizo esta consultoría, fuimos de barrio en barrio por algunos meses haciendo un levantamiento de información; además, como esto obviamente se hizo público, se invitó a todas las personas que puedan demostrar que están en el mercado, que permita hacer un levantamiento de información, no es nada más que un levantamiento de información, para además saber cuán histórico son, porque muchas de las veces como la Ordenanza de 2011, la No. 047, creo que es el artículo 21 o 23, disculpen creo que es el 21, manifestaba que desde el 2011 se podía hacer un nuevo estudio en cinco años, en alguna gente simplemente se generó una mera expectativa y, claro, sacaron un carro para decir que estoy en el trabajo, pero ya hace un mes atrás o solamente para hacer un levantamiento de información.

Por lo tanto, también la metodología incluía hacer preguntas y además tener pruebas suficientes al ver si estas personas estaban dentro de su giro principal como actividad económica, el negocio del taxi, su profesión, y muchas de las veces, de esos

13.000, vimos que había gente que solamente utilizaba una hora para hacer carreras de noche porque ya venía trabajando o solamente sacaba un carro el fin de semana, pero aún así asumimos todos estos 3.324 casos que los habíamos hecho, no quiere decir que si en pleno proceso hay gente y demuestra que además esta históricamente brindando un servicio pueda ser tomada en cuenta.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: ¿Esto está registrado individualmente?.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Sí, está registrado individualmente.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Incluido los ocasionales, llamémosles así.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Está incluido absolutamente todo, señor concejal.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: ¿Alguna otra información?.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Con relación a la pregunta que hacía el concejal Albán, se habla de una demanda de 13.000 y se va a dar licencias a más de 8.000, ¿qué pasa con los 5?, ¿está en esto los que cumplen una hora?, o ¿cuál es el tratamiento?, y también ¿cómo se seleccionaron los 8.000 que vamos a dar la licencia?, y eso debería estar transparente y claro, pero de una vez a mí me parece que es importante que se defina también en la Ordenanza ¿cuál es el procedimiento que se va a seguir?; es decir, está definido en la No. 047, en las Ordenanzas Nos. 047 y 339, pero valdría la pena que se incorpore aquí el procedimiento para evitar y que se intente transparentar el proceso.

Solamente transparentar el proceso y de una vez acabo con las inquietudes que tengo.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Un segundito, por favor.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: A mí me parece que es importante un estudio que nos diga ¿cuál es el impacto de la salida de los 25.000 taxis en la ciudad?, el impacto del tránsito que esto tiene, no sé si hay un estudio del impacto de la salida, insisto, en que se defina el procedimiento y que quede claro en la Ordenanza

que este proceso es transparente y a mí me gustaría conocer de voz del Alcalde, ¿cuánto está costando la regularización de los taxis nuevos que salen a las rutas?.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Señorita Alcaldesa, sólo quiero decir que nosotros estamos presentando este rato el estudio, entiendo que después el señor Presidente de la Comisión hará pues el conocimiento de la Ordenanza, en donde se evacuarán los casos, solamente no es adelantarme, existe ya un procedimiento que se tratará en su momento, en temas de transparencia, estos 8.000 no están escogidos señorita concejala; viene un proceso que, además, la Ordenanza dice cuáles son los requisitos, incluso hasta de prelación, para respetar temas como el historial, ya el cansancio está aquí, pero ahí estamos, entonces para respetar lo histórico que puede ser en el proceso, pero consta. No es que de los 13.000 tienen que quedarse, como lo digo, muchísimos de ellos no es su giro y su actividad principal, entonces por qué vamos a legalizar a personas que están trabajando una hora al día, un día a la semana, no creo que es justo, sino más bien hay que respetar a la gente que además ha venido trabajando y luchado por este proceso por años y que creo que esta es su oportunidad.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Gracias señor Secretario.

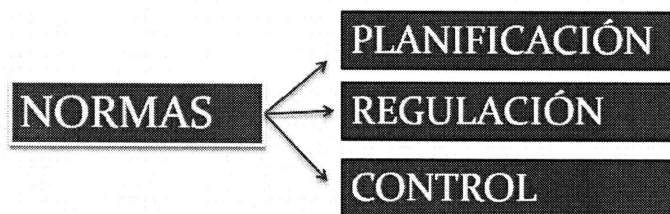
CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Gracias señora Alcaldesa, miembros del Concejo. El proyecto de Ordenanza parte de un artículo único que dispone que se agregue a continuación del párrafo 22 de la Ordenanza No. 247, el Título: Uso del Suelo por parte de Vehículos Privados, un Título innumerado que en esencia contiene todo el texto del proyecto que ustedes tienen y de esa manera se puede abrir este proceso.

El artículo innumerado 1: Objeto: establece básicamente las normas de aplicación para lo que se refiere a planificación, regulación y control en cuanto al servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito con estricta sujeción al ordenamiento jurídico vigente a nivel nacional y distrital.

El artículo 2 marca el ámbito de aplicación de la presente Ordenanza, básicamente abarca y afecta a operadoras legalmente constituidas, conductores y conductoras, usuarios del servicio, proveedores de taxímetros, sistemas y aplicativos y autoridades del Distrito Metropolitano de Quito.

CAP. I

ART...(1) OBJETO:



MARCO JURÍDICO LEGAL VIGENTE.

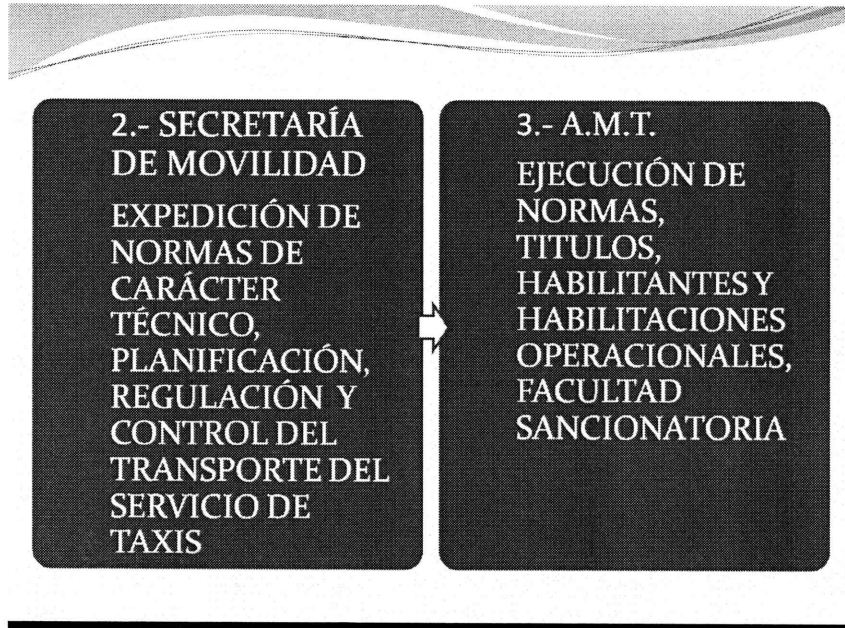
ART... (2) AMBITO:



El artículo 3, establece en tres niveles la competencia regulatoria de esta Ordenanza, en un primer nivel corresponde al Concejo del Distrito Metropolitano de Quito el establecer las diferentes clases y sub clases en el servicio de taxis en la Capital sin afectar la norma jerárquica superior, establecer el marco regulatorio, conocer y aprobar los estudios de oferta y demanda, es la competencia exclusiva del Concejo la de conocimiento y aprobación de estos estudios, como lo estamos haciendo este momento.

En un segundo nivel, en el numeral 2, habla justamente de que la Secretaría de Movilidad tiene el encargo de la expedición de normas de carácter técnico, planificación, regulación y control en cuanto a lo que es servicio de taxis.





Un numeral 3 de este artículo, establece las competencias, en lo que hace referencia al ente de control la Agencia Metropolitana de Tránsito, para la ejecución de las normas y técnicas de planificación, regulación y control en el servicio de taxis, el otorgamiento de títulos y habilitaciones operacionales, así como el ejercicio de una competencia y una facultad sancionatoria.

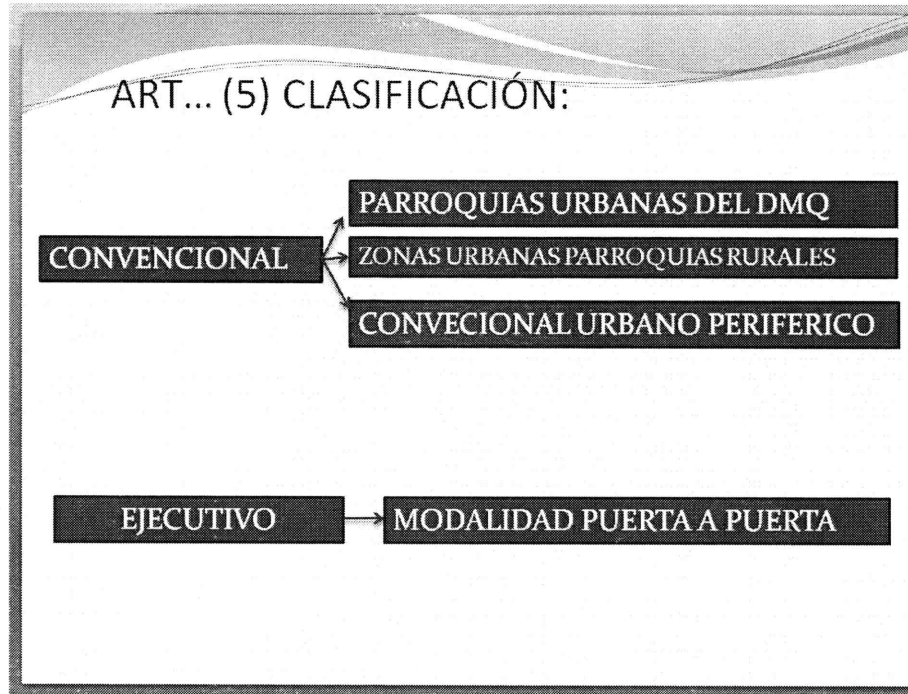
El artículo 4, habla justamente del servicio de taxi, una definición y un marco conceptual, el servicio de taxis es el que se da a través de un medio, de un vehículo a terceras personas cuando media el pago, la contraprestación económica y lo dan quienes realmente tienen un permiso de operación con conductores debidamente habilitados y desde luego este es un transporte no masivo, no público.

CAP. III NATURALEZA Y CLASIFICACION SERVICIO TAXI.

ART... (4) SERVICIO DE TAXI.

- SERVICIO PRESTADO A TERCERAS PERSONAS.
- CONTRA PRESTACIÓN ECONOMÍCA.
- NO TRANSPORTE MASIVO O COLECTIVO.
- PERMISO DE OPERACIÓN.

El artículo 5, establece una clasificación respecto de lo que son los taxis, dos grandes clasificaciones: convencional y ejecutivo, y dentro del convencional básicamente el parroquial rural. Me pongo de pie porque voy a afectar a algunos de los concejales con el láser; parroquial-rural el que se da en las áreas urbanas de las parroquias rurales y también en la conexión entre las parroquias rurales vecinas; el convencional en las zonas urbanas y también el convencional urbano-periférico.



Ustedes conocen perfectamente, hemos hablado de esto en la “introducción”, en el informe técnico y el ejecutivo, una modalidad de puerta a puerta en el que media un pedido a través de una plataforma, un medio tecnológico específico para poder realmente establecer el servicio.

El artículo 6, establece la definición de la flota vehicular, es la Secretaría de Movilidad, la que a través de los diferentes estudios dimensionará la flota, los estudios técnicos a manera de introducción. El Secretario de Movilidad ha enmarcado justamente el contenido de este artículo 6, establece en base a variables, número de taxis en relación al número de habitantes de la ciudad, la cobertura del servicio, las características y las actividades socioeconómicas del Distrito Metropolitano de Quito y también estudios actualizados que se han de establecer, se dispone en este artículo, cada 15 años.

CAP. IV DE LA PRESTACION DEL SERVICIO.

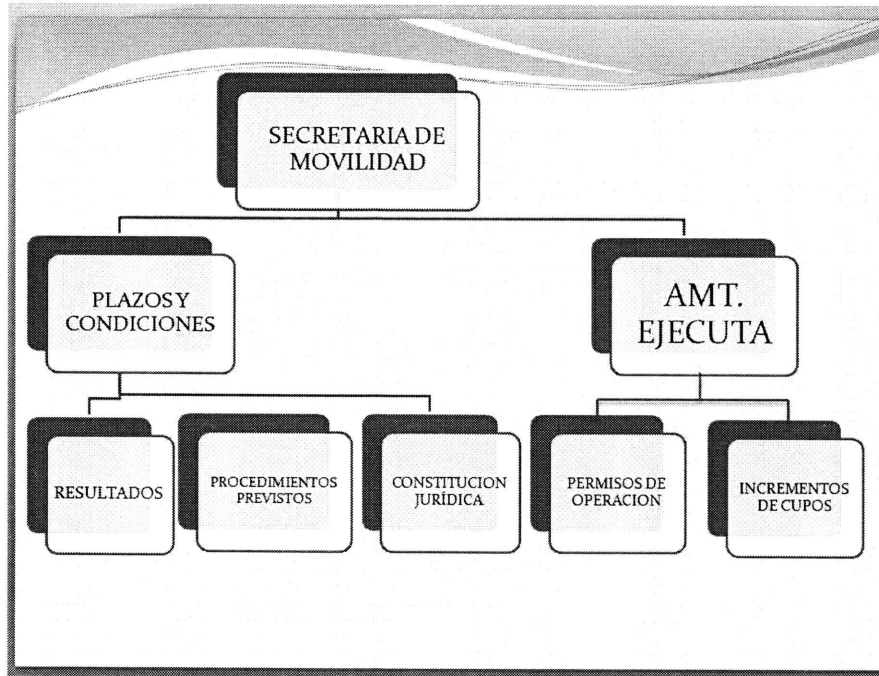
- ART... (6) DIMENSIONAMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR PARA TAXIS .



El siguiente artículo, la Secretaría de Movilidad, básicamente, a través del ejercicio de su competencia regulatoria establecerá los plazos y condiciones en función de los resultados, los estudios, y establecerá los procedimientos previstos en función de la norma jurídica, buscando ante todo establecer la constitución jurídica de operadoras, que hoy por hoy son informales.

El establecimiento, igualmente, de informes que permitan llegar a lo que se denomina: informe de constitución jurídica, previo a la entrega de la habilitación operacional y luego el permiso de operación. La Agencia Metropolitana de Tránsito, como órgano ejecutor, llevará a cabo justamente el otorgamiento de permisos en unos casos, cuando son operadoras informales que tendrán que presentar su solicitud, pedir el informe de factibilidad jurídica. La AMT establece el reconocimiento como persona jurídica, otorga la habilitación operacional que es de carácter individual, para luego entregar el permiso de operación, de cierta forma aquí está una síntesis de cómo se llevaría a cabo el proceso.

En caso de operadoras convencionales, únicamente opera lo que son los incrementos de cupos.

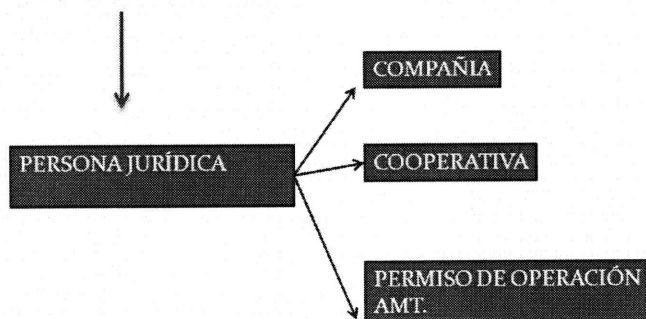


El artículo 7, establece la definición de lo que es una persona jurídica, básicamente en cuanto a la operadora, operadoras que básicamente pueden ser compañías o cooperativas que a través de un permiso de operación pueden dar un servicio a la Capital en las diferentes modalidades, clases y subclases de taxis.

El artículo 8, habla justamente de la naturaleza jurídica de estas personas jurídicas, las operadoras de transporte, tanto convencionales como irregulares, que luego se irán a regularizar para efectos de organización, están regidas por la Ley de Economía Popular y Solidaria y la Ley de Compañías y para efectos de operación rige la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre, su reglamento y aplicación, así como el ordenamiento jurídico vigente para lo que es registro y control.

CAP. V DE LAS OPERADORAS

- ART... (7) DEFINICIÓN.



ART... (8) NATURALEZA JURÍDICA

PERSONAS

LEY DE ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA

LEY DE COMPAÑIAS (ORGANIZACIÓN)

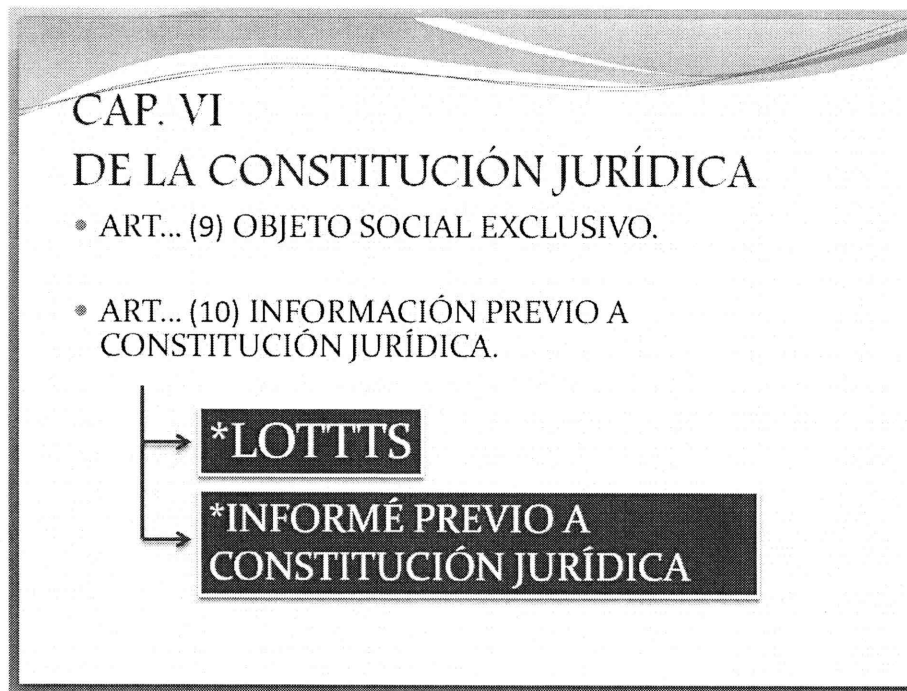
LOTTTS (OPERACIÓN)

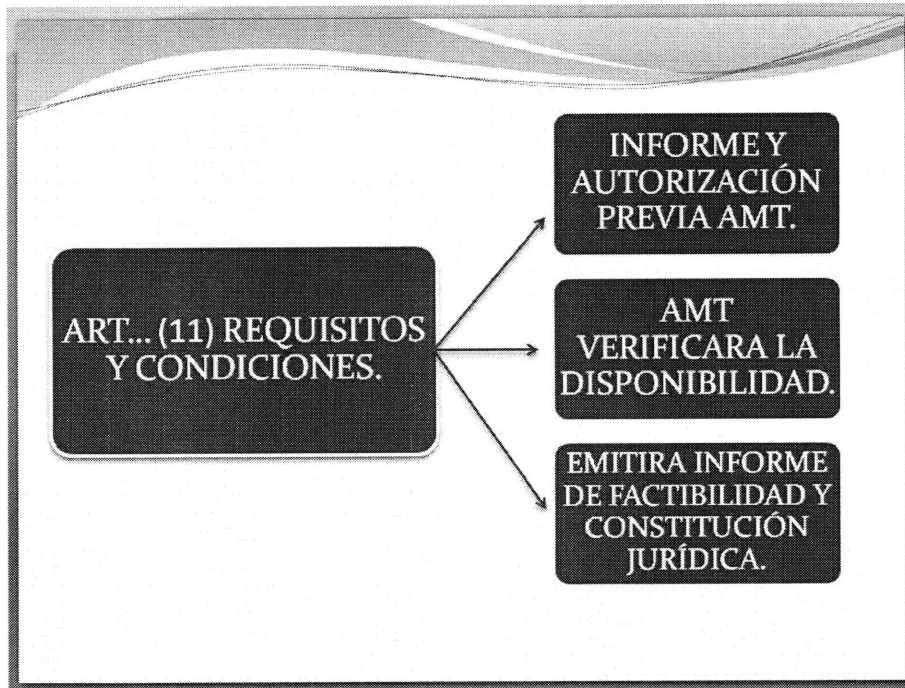
ORD. VIGENTE (OPERACIÓN REGISTRO Y CONTROL)

El artículo 9, establece justamente que el objeto social de estas personas jurídicas, sean cooperativas o compañías, es únicamente la prestación del servicio de taxi.

El artículo 10, establece justamente un mecanismo que previo a la información, previo la entrega de la constitución jurídica, esto deberá siempre acatarse, lo que establece la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, lógicamente aquí se aplica un mecanismo, información previa para poder aprobar, validar vía Resolución, lo que es la constitución jurídica de estas compañías.

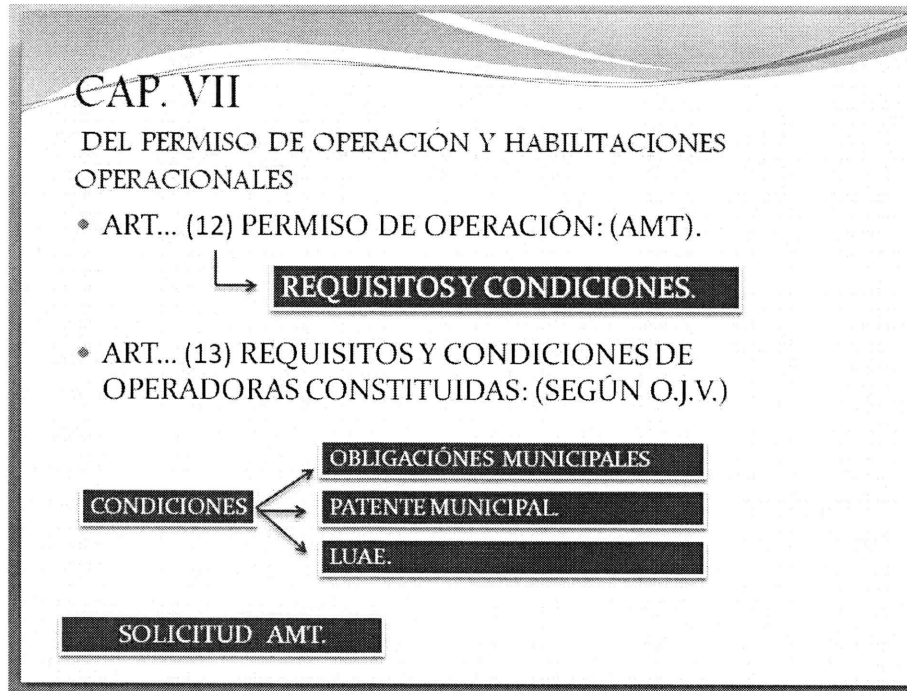
El artículo 11, establece justamente a la Secretaría de Movilidad, a través de su ente ejecutor la AMT, previo a un informe, establece la autorización previa para que pueda efectuarse la aprobación de la constitución jurídica de las operadoras, ¿en base a qué?, en base a la disponibilidad levantada en los estudios en cuanto al servicio de taxi convencional en sus diferentes clases y subclases. El informe de factibilidad jurídica es el requisito previo para llegar a la aprobación de la constitución jurídica, con lo cual una vez aprobado esto puede acceder de manera individual, primeramente el aplicante, a la entrega de la habilitación operacional y luego la persona jurídica a la entrega del permiso de operación.





Del permiso de operación y habilitaciones operacionales, el artículo 12 establece básicamente que la AMT definirá los requisitos y cohibiciones para el otorgamiento de los permisos operacionales en función del ordenamiento jurídico a nivel nacional y distrital vigente.

El artículo 13 establece los requisitos y condiciones de las operadoras constituidas en función del ordenamiento jurídico vigente; las condiciones, básicamente, a parte de las que están establecidas en el manual para el otorgamiento de habilitaciones operacionales son 3, las que son previas para poder habilitar este proceso; el cumplimiento de las obligaciones municipales por parte de los aplicantes y personas jurídicas; el contar con la patente municipal y la LUAE respectiva; la solicitud a la Agencia Metropolitana de Tránsito para iniciar el proceso justamente de solicitud del informe de factibilidad previa; el informe de constitución jurídica; habilitación operacional y permiso de operación, en ese sentido se va caminando en cuanto al proceso.



Aquí se establece básicamente la necesidad de que la prestación del servicio es a través de los titulares habilitados, la modificación del permiso de operación no puede hacerse antes de los 5 años a partir del otorgamiento del permiso de operación o a partir del ingreso del socio a la operadora, compañía o cooperativa; 10 años de vigencia renovables para los taxis convencionales los permisos de operación; 5 años de vigencia para los taxis ejecutivos, igualmente renovables.

El artículo 14 establece justamente de las habilitaciones operacionales, son documentos de identificación y control, son otorgadas de manera nominal como habíamos manifestado hace un momento, no son disponibles, no son negociables, no son objeto de medidas cautelares, de medidas de apremio, tampoco de cesión, traspaso, arrendamiento. La vigencia de estas habilitaciones operacionales, que son individuales, tiene una vigencia igual a la del permiso de operación. El no acatamiento de estas disposiciones, en el artículo 14, es causal de la revocatoria del permiso respectivo.

- PRESTACIÓN DE SERVICIO TITULARES HABILITADOS.
- MODIFICACIÓN DEL PERMISO DE OPERACIÓN AUTORIZADO POR LA AMT.
- 10 AÑOS DE VIGENCIA RENOVABLE TAXIS CONVENCIONALES.
- 5 AÑOS TAXI EJECUTIVO.

ART... (14) DE LAS HABILITACIONES OPERACIONALES.

DOCUMENTOS DE IDENTIFICACIÓN Y CONTROL

OTORGADAS NOMINALMENTE NO DISPONIBLES NI NEGOCIABLES

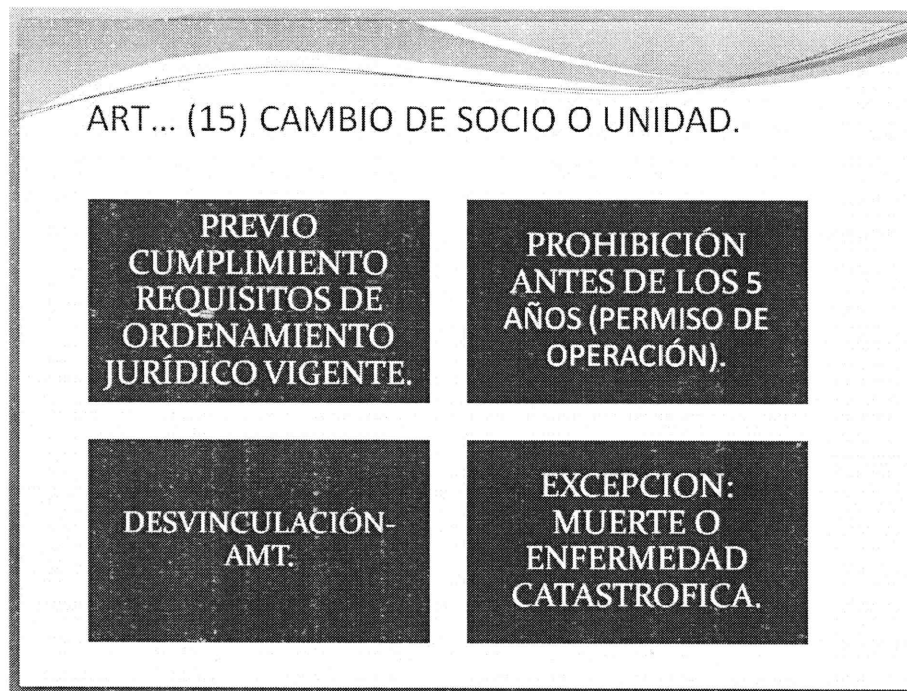
NO MEDIDAS CAUTELARES DE APREMIO, CESIÓN, TRASPASO O ARRENDAMIENTO

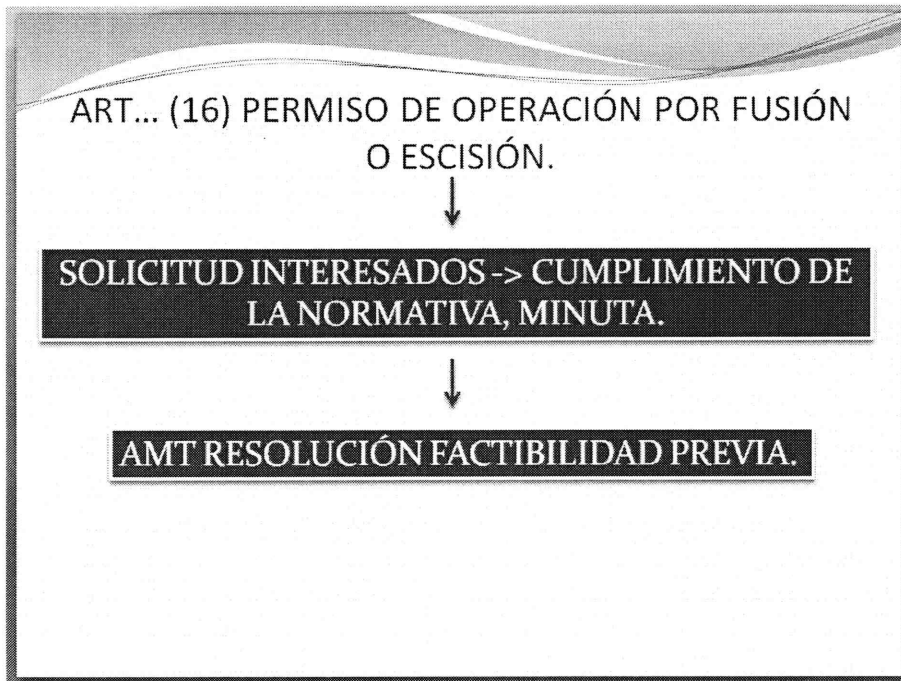
VIGENCIA IGUAL AL PERMISO OPERACIONAL

NO ACATAMIENTO: REVOCATORIA

El artículo 15, establece justamente disposiciones cuando se vaya a efectuar un cambio de socio, básicamente, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el ordenamiento jurídico nacional y distrital, no antes de los 5 años. A partir del otorgamiento del permiso de operación se puede proceder a una desvinculación; desvinculación que implicará el retorno de la habilitación al propietario que es la Agencia Metropolitana de Tránsito, excepto cuando es por muerte o enfermedad catastrófica del socio, debidamente calificado.

El artículo 16, establece disposiciones respecto al permiso de operación por fusión y decisión previo a una solicitud por parte de los interesados que deberá constar en una minuta, cumpliendo las normativas y los requisitos establecidos por la Agencia Metropolitana de Tránsito, se puede establecer una resolución de factibilidad previa, con el objeto de que pueda darse la fusión de dos personas jurídicas o la escisión de una persona jurídica.

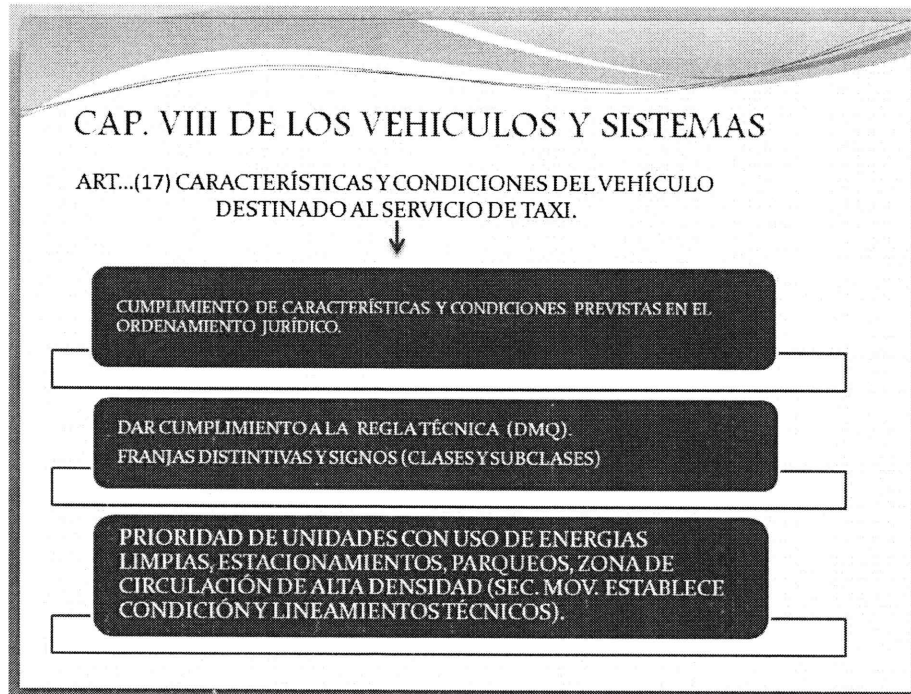




Disposiciones que están establecidas y que las ejecutará la Agencia Metropolitana de Tránsito, si fuera el caso.

El artículo 17, establece las características y condiciones del vehículo destinado al servicio de taxi. Cumplimiento de las características y condiciones previstas en el ordenamiento jurídico, ponemos énfasis siempre en esto, el acatamiento que debe existir a la norma jerárquica superior y del ente receptor a nivel nacional y desde luego la normativa a nivel distrital; el cumplimiento con las reglas técnicas del Distrito Metropolitano de Quito en cuanto a franjas distintivas, signos en sus clases y subclases.

Prioridades para el uso de energías limpias, estacionamientos, parqueos, zonas de circulación.



CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Son 20 minutos, concejal.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Nos quedan 17 artículos.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: ¿Pongo a consideración, no sé, necesita unos 5 minutos más?.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: El afán solamente es de viabilizar, pero tienen la Ordenanza en sus manos.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: ¿Están de acuerdo, señores concejales, 5 minutos adicionales?.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Cinco.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: De acuerdo, siga por favor concejal.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Este artículo contiene un estímulo para aquellas unidades que cuando vayan a ser renovadas tengan ciertas preferencias en cuanto a uso de estacionamientos, parqueos, zonas de circulación de alta demanda y demás. Si es que el socio o socia opta por una renovación de vehículo con energías limpias, tendrá esas prioridades.

Artículo 18, el centro de llamadas del sistema de despacho, flotas, aplicativos es una obligación para los taxis ejecutivos previo a la homologación y calificación en función de lo que significa el ente rector a nivel nacional, Agencia Nacional de Tránsito y el ente rector a nivel distrital, Agencia Metropolitana de Tránsito; el taxi convencional y ejecutivo deberá contar siempre con el sistema de control y gestión de flotas.

• ART... (18) CENTRO DE LLAMADAS, SISTEMA DE DESPACHO DE FLOTAS Y APLICATIVOS (TAXI EJECUTIVO) -> HOMOLOGACIÓN, CALIFICACIÓN Y AUTORIZACIÓN ANT Y AMT.
TAXI CONVENCIONAL Y EJECUTIVO DMQ, SISTEMA DE CONTROL Y GESTIÓN FLOTAS.

• ART... (19) PROVEEDORES DE TAXÍMETROS, EQUIPOS, APLICATIVOS.

- CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN - VALIDACIÓN Y CALIFICACIÓN ANT.
- BIENES Y SERVICIOS, SÓLO UNIDADES REGULARIZADAS.

El artículo 19, regulación importante para los proveedores de taxímetros, de equipos y aplicativos, con el objeto de evitar la competencia desleal; la certificación de homologación; la validación estará a cargo de la ANT, ente rector, obviamente validada por la Agencia Metropolitana de Tránsito y deben ser bienes y servicios proporcionados o puestos a la venta de unidades regularizadas. Con eso combatiremos lo que significa una informalidad que está fuera del control, inclusive

de los órganos, valga la redundancia, del control del Distrito Metropolitano de Quito.

En cuanto a las tarifas, el artículo 20 establece que la determinación de la tarifa vigente o la que se vaya a aplicar estará a cargo del Distrito Metropolitano de Quito; la colocación de la publicidad obligatoria, de manera visible, para que el usuario, el ciudadano pueda constatar esta estructura tarifaria; el cobro de la tarifa básicamente en función del taxímetro debidamente homologado, su uso debe ser obligatorio los 365 días del año, el no uso del taxímetro, esto es fundamental, será causal de la revocatoria de la habilitación operacional.

**CAP. IX
DE LAS TARIFAS**

- ART...(20) DETERMINACIÓN: TARIFA VIGENTE D.M.Q.
- ART...(21) PUBLICIDAD: OBLIGATORIA CUADRO TARIFARIO.
- ART... (22) COBRO DE TARIFA:
 - TAXIMETRO: HOMOLOGADO - USO OBLIGATORIO PERMANENTE
 - EL NO USO DEL TAXIMETRO CAUSAL DE REVOCATORIA HABITACIONAL OPERACIONAL

El artículo 23, establece disposiciones para el fortalecimiento de la calidad del servicio.

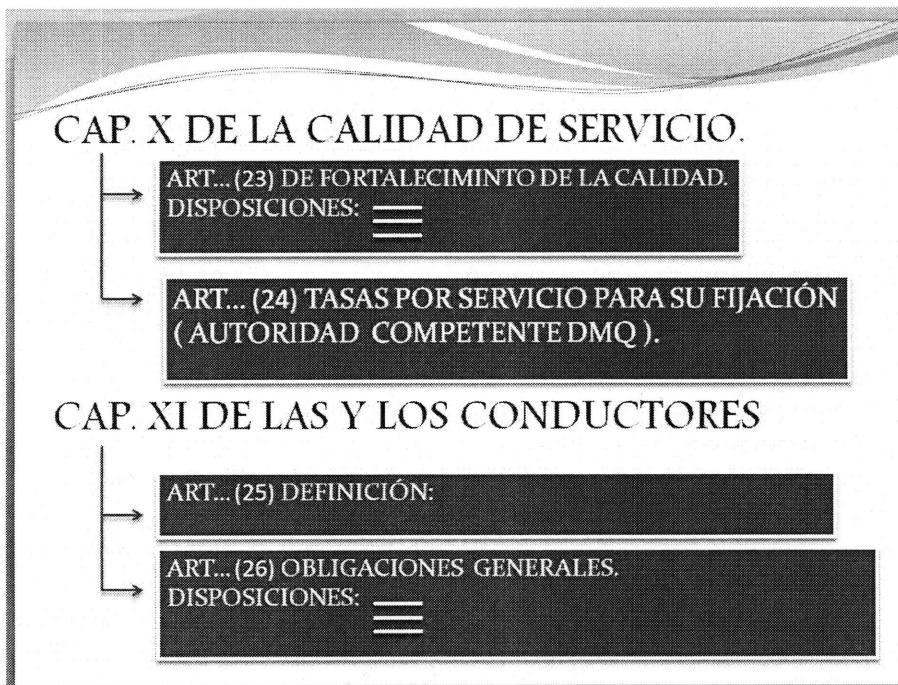
El artículo 24, establece justamente una serie de disposiciones en cuanto a cobro de tasas y la aplicación es por parte de la autoridad competente.

El artículo 25, establece una definición de lo que son los conductores, un marco conceptual básico; y, el artículo 26, las obligaciones en cuanto a disposiciones generales que deben constar y deben observar los conductores.

El artículo 27, igualmente, derecho de los usuarios, para que la ciudadanía conozca cuáles son sus derechos.

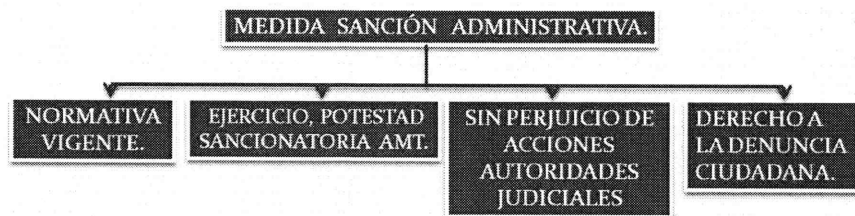
El artículo 28, respecto de la suspensión, revocatoria y terminación de los títulos habilitantes, que lo que hace es reforzar lo que está estipulado en el artículo 15.

La siguiente lámina, por favor.



CAP. XII DE LOS DERECHOS DE LAS Y LOS USUARIOS.

- ART... (27) DERECHOS: ≡
- ART... (28) DE LA SUSPENSIÓN REVOCATORIA Y TERMINACIÓN DE TÍTULOS HABILITANTES



El artículo 29, el régimen de competencias: la Agencia Metropolitana de Tránsito ejercerá las competencias de control y el ejercicio de la potestad sancionatoria.

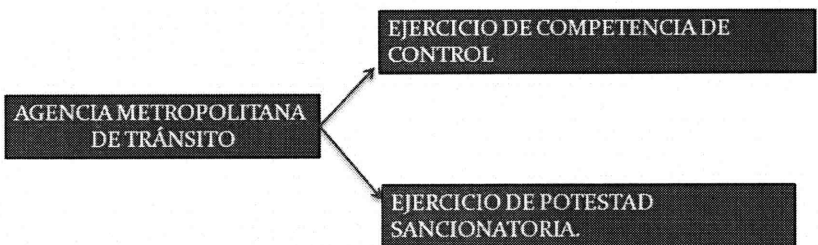
Disposiciones generales: el artículo primero: básicamente, establece lo que significa fechas de ingreso, permisos de operación, la obligatoriedad de las personas naturales y jurídicas, posterior a la sanción de la presente Ordenanza, cómo van a operar, cómo se va a aplicar.

Una segunda disposición general: el estricto cumplimiento de mecanismos para fortalecer la calidad del servicio en la Capital y también el acatamiento de las tarifas establecidas en la Ordenanza No. 056.

Disposición general tercera: el acatamiento de la normativa nacional vigente, es para todos.

La siguiente lámina, por favor.

ART...(29)
RÉGIMEN DE COMPETENCIAS



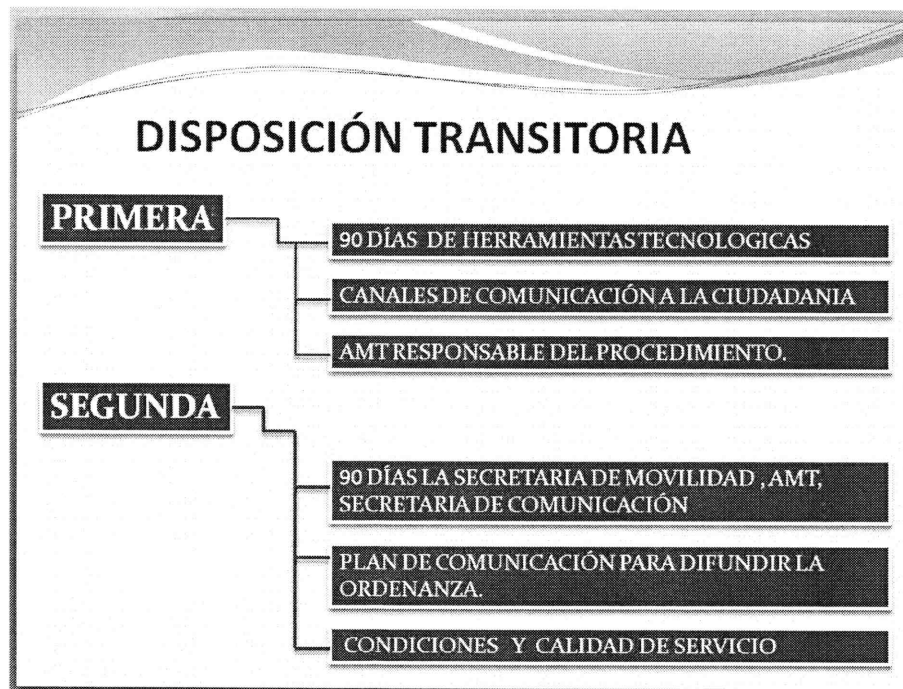
DISPOSICIONES GENERALES

- PRIMERA** → **APLICACIÓN DEL ART... (15)**
 - FECHA DE INGRESO.
 - FECHA DE PERMISO DE OPERACIÓN.
 - OBLIGATORIA DE PERSONAS NATURALES Y JURÍDICAS, POSTERIOR A LA SANCIÓN DE LA ORDENANZA.

- SEGUNDA** → **ESTRICTO CUMPLIMIENTO DE MECANISMOS PARA FORTALECER LA CALIDAD DE SERVICIO Y TARÍFA (ORD. 056)**

- TERCERA** → **ACATAMIENTO DE LA NOMATIVA NACIONAL VIGENTE**

La disposición transitoria primera establece un plazo de 90 días, para que la Secretaría de Movilidad en coordinación con la Agencia Metropolitana de Tránsito, desarrolle las tecnologías y la plataforma necesaria para poder tener canales de comunicación adecuadas, estructurar una línea de denuncia en defensa justamente de los usuarios y para alcanzar niveles de calidad, que es lo que nos proponemos; una campaña de comunicación permanente que desarrollará también en el plazo de 90 días la Secretaría de Movilidad en coordinación con la Secretaría de Comunicación para ciudadanizar y poner al alcance de todos y cada uno de los quiteños y quiteñas esta Ordenanza. La Agencia Metropolitana de Tránsito será la responsable de este procedimiento de aplicación en ejercicio pleno de la potestad sancionatoria.

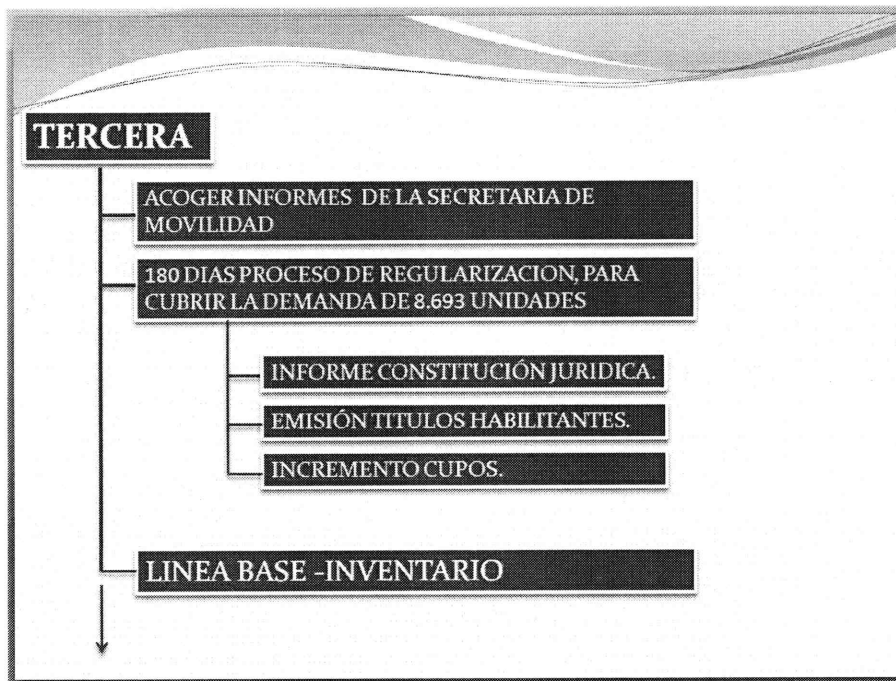


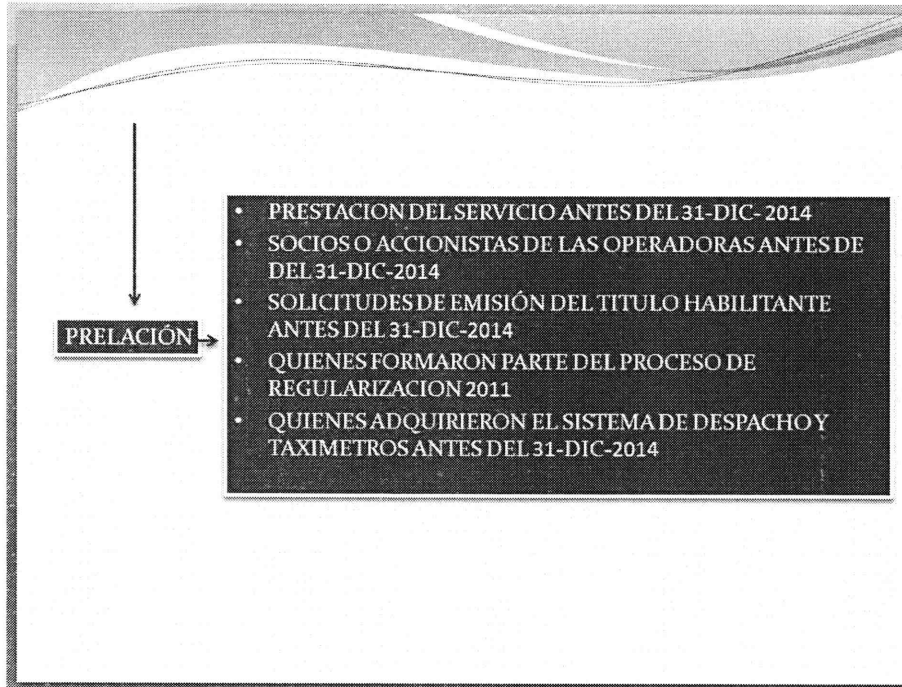
La disposición sancionatoria segunda: establece un plazo de 90 días para que la Secretaría de Comunicación justamente trabaje en este sentido.

Asume la presidencia el Dr. Mauricio Rodas, Alcalde del Distrito Metropolitano, a las 19h20 (19 concejales).

La disposición general tercera: establece un texto relacionado a acoger los informes presentados por la Secretaría de Movilidad el 10 y 11 de junio del presente año, le da

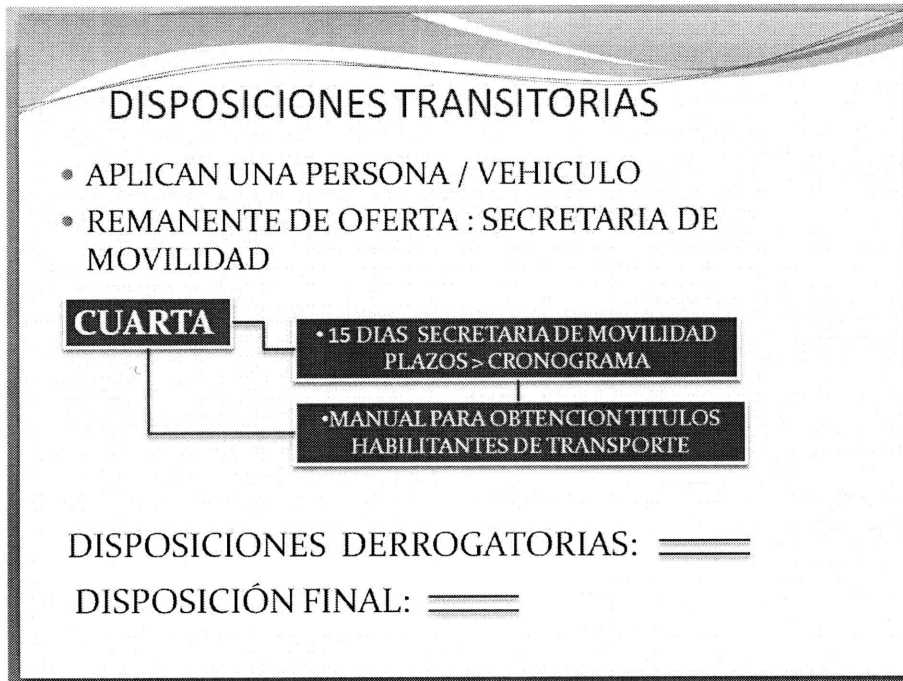
un plazo de 180 días para ejecutar el proceso de regularización, tendiente a cubrir la demanda de 8.693 unidades, derivadas del informe técnico respectivo. ¿En qué consiste este proceso?, ya lo habíamos dicho, el informe de constitución jurídica, previo a la presentación de la solicitud, la medición de títulos habilitantes o incremento de cupos para las operadoras convencionales, otorgamiento de permisos y todo esto en función de la línea base o inventario, o base de datos que ya mencionó el Secretario de Movilidad.





Cabe hacer un paréntesis aquí, fuera del texto de esta disposición tercera, que los índices de deserción han sido altos en los últimos seis procesos de regularización, de los cuales hemos sido parte, que van entre 40, 60, 70%, basta citar el ejemplo del proceso de regularización de taxis en 2011. Entonces, cuando se habla de que arrancan con una línea base de 13.323, va a ser muy difícil que se llegue al otorgamiento de permisos de operación de 8.693, entonces no hay preocupación en el sentido de que de pronto no contamos con el número suficiente para iniciar este proceso.

Hay una prelación en cuanto a lo que significa quiénes pueden aplicar, los que prestaron el servicio hasta antes del 31 de diciembre de 2014, los históricos, los que se quedaron del otro proceso que han demostrado justamente que están dando este servicio, aquellos socios accionistas de las operadoras que también han demostrado que ha sido parte del proceso, solicitudes de admisión, títulos habilitantes antes del 31 de diciembre del 2014 de muchos aplicantes que han dejado sentado una prueba, una evidencia de que son prestadores de servicio de taxi informal y prueba su historicidad; quienes formaron parte del proceso de regularización 2011; quienes adquirieron el sistema de despacho y taxímetros y hay evidencia de ello hasta antes del 31 de diciembre de 2014.



Solamente aplica una persona por vehículo; el remanente de oferta que puede generarse se le encarga a la Secretaría de Movilidad, que pueda administrarlos, realmente, en función de los estudios de la base de datos.

La cuarta disposición transitoria, que luego de 15 días de sancionada la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad efectuará la convocatoria, establecerá un régimen de plazos, un cronograma para arrancar con el proceso, todo en función del manual para el otorgamiento y la obtención de títulos habilitantes del transporte vigente, al momento como norma jurídica; disposiciones derogatorias que ustedes conocen; y, disposición final. En consideración del Concejo el presente proyecto de Ordenanza, muchísimas gracias.

SEÑOR ALCALDE: Vamos a iniciar el debate.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias Alcalde, quiero empezar haciendo mis observaciones a la Ordenanza y voy a empezar por el artículo No. 1, en el objeto dice: el régimen administrativo previsto en la presente Ordenanza tiene por objeto establecer la normas de planificación, regulación. Estoy pidiendo se ponga: promoción del uso de nuevas tecnologías de vehículos y energías ambientalmente amigables.

También en el artículo No. 2, casi al final, en donde dice: Distrito Metropolitano de Quito, es en la segunda hoja: los usuarios del servicio, así como de los proveedores, y pido que se incluya, de vehículos y taxímetros, sistemas de control y aplicativos móviles, que se incluya la palabra vehículos después de proveedores.

En el artículo No. 4 del Capítulo 3, en la parte que dice: el servicio de transporte comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito es el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte masivo o colectivo, pido que se tache "colectivo"; en vehículos de color amarillo también pido que se tache el tipo de "color amarillo".

En el artículo No. 5, en la clasificación dice: el servicio de taxi convencional, es el servicio de transporte terrestre convencional que se presta al usuario, pido que se tache "las zonas urbanas", únicamente que quede al usuario del Distrito Metropolitano de Quito.

También, después del párrafo en donde es parte del usuario a un centro de operaciones, pido se ponga, el servicio de taxi convencional, se podrá prestar el servicio de taxis también en las siguientes sub clases, servicio de taxi en formato de circuito. Taxi ruta es aquel que cumple, dice, con una ruta establecida en la cual los usuarios pueden compartir este servicio.

Y sugiero se tache el número cuatro, en donde dice: sin perjuicio que el mismo sea solicitado; el siguiente también, que dice: el servicio de taxi convencional podrá prestarse en función del ámbito territorial, lean las siguientes sub clases y todo lo que continúa en la parte A y B.

En el punto No. 2 del artículo No. 5, de lo que es clasificación, en la parte última sugiero se aumente: el servicio de taxi exclusivamente turístico, es aquel que presta el servicio a turistas nacionales y extranjeros y que contará con el acceso exclusivo a sitios de interés turístico.

Quisiera también aquí pedir que se me haga una aclaración en el Capítulo Cuarto, en el artículo No. 6, en la palabra que dice al final: en la zona urbana de la ciudad y en cada una de las parroquias rurales del Distrito, quisiera saber cómo realizaron el análisis para el estudio para que fueran más de 5.000 personas que están trabajando de manera informal; lo conversado respecto al estudio y los viajes por día que nos ha explicado el Secretario.

También quisiera que me explique el Secretario, en qué base técnica y con qué fundamentos técnicos se ha abierto los nuevos estudios, en 15 años.

Otra explicación que quiero, por parte del Secretario, es en el párrafo final, en el artículo No. 6, en el último párrafo, en la parte que dice: seguridad vial, el Capítulo cuatro, artículo No. 6.

Dice en el párrafo final, que hace referencia a las compañías nuevas, y “se limita el incremento de cupo en las ya existentes, con el objeto de evitar grandes concentraciones en el mercado y se fomente la libertad de asociación, competitividad y oferta variada en el mercado”.

En el artículo No. 24, después del párrafo q), pido se incluya: “para el cumplimiento de lo dispuesto en los literales anteriores, incorporará un proceso permanente de capacitación y formación de conductores y personal administrativo de las operadoras autorizadas”; “los principios de la capacitación serán los siguientes: con lo que está ya puesto aquí en la Ordenanza.

En la disposición transitoria, también este tema de las fechas y el tema de los 180 días que se ponga en letras.

El otro tema es en la disposición transitoria, incluir una tercera disposición que se suspendan los operativos y esto amparado en lo que dice la Constitución, hago en el principio de equidad e igualdad y derecho al trabajo constitucionalmente establecido, como lo hicimos con el transporte informal de la Av. Simón Bolívar. Yo sugiero que se ponga también aquí esa transitoria, en la parte tercera.

También quiero elevar a moción y quisiera pedir el apoyo de los señores concejales, no estoy conforme con el tema de la exposición del señor Secretario, me parece unas diapositivas en donde no se nos ha entregado la verdadera información, los estudios técnicos.

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, a las 19h30 (18 concejales).

Yo quiero elevar a moción y quiero solicitar a usted, Alcalde, que nos entregue el señor Secretario el informe completo de la consultora; el listado de las compañías censadas con los integrantes de cada compañía. Esta información he pedido

formalmente por algunas veces, sin embargo ha sido ignorada por parte del Secretario, no sé si está también soliviantado o es que no entiende cuando se le manda un oficio, en donde se le está pidiendo la información, para nosotros como fiscalizadores tener claro el tema de cómo está manejando este tema de la nueva regularización de los taxis y quiero aclarar también que yo fui la primera que presentó hace dos años esta propuesta de Ordenanza para la reforma que debía haberse hecho en el 2016 y que sin embargo en la Comisión de Movilidad no fue tratado y aquí esto quiero que quede claro, nos hemos demorado un año, se está haciendo en el 2017.

Quiero pedir esta información, pedir formalmente y no quisiera que se haga con demora. Entonces, señor Alcalde, la moción sería de la siguiente manera: que se nos entregue de acuerdo a la resolución al Concejo, toda la información: un informe completo de la consultora, el listado de las compañías censadas con los integrantes de cada compañía, las fichas técnicas, las tabulaciones, la base de datos y la metodología del levantamiento de la información.

Lo que aquí nos ha presentado no tiene ningún argumento, supuestamente no tiene ningún argumento, ningún sustento, no hay una firma, no sé qué consultora lo ha hecho, no veo la firma de responsabilidad, no sé cuánto ha costado esta consultoría a la ciudad, esto necesitamos nosotros saber.

Entonces, la ciudad y nosotros como concejales, estamos en la obligación de que el Secretario de Movilidad no venga a hacer sus presentaciones a la manera que él quiere, sino a la manera que la ley le exige y yo sí quisiera pedir el apoyo a ustedes señores concejales, que se nos entregue toda esta información, de lo contrario estamos actuando únicamente y vamos a aprobar únicamente en base a lo que se ha hecho en Power Point y no a lo que necesitamos tener como información, muchas gracias.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Únicamente para aclarar y abonar en el debate. Nosotros receptamos el informe técnico, no de la consultora, sino de la Secretaría de Movilidad que es el órgano institucional, el órgano rector, por eso la ley establece que tiene hasta 30 días la Secretaría de Movilidad, después de que se entreguen los resultados de la consultoría para poder validar, por eso es que se está presentando y por eso no puede aparecer la firma de la consultora, porque quién se responsabiliza este momento con su firma y recomendación es el Secretario de Movilidad.

¿Por qué no se ha acogido la iniciativa legislativa de la concejala Ivone Von Lippke hace dos años?, porque realmente no contenía una exposición de motivos, dicho de otra manera, no contenía una sustentación de orden técnico, no contenía estudios que realmente permitan viabilizar el tema. Miren ustedes, en el primer punto del orden del día, con todo el desarrollo de estudios ha habido la necesidad de suspender el primer debate para poder enriquecer, cómo podíamos llevar a debate en el Concejo un proyecto de Ordenanza que realmente no contenía estos elementos.

La base de datos estará a disposición a partir de este momento, pero se respetó la reserva de los estudios y manejo de la Secretaría de Movilidad hasta que entregue el informe técnico respectivo, y a partir de este momento no habría ningún inconveniente y yo sí me encargaré que el Secretario de Movilidad entregue todos los contenidos y la ampliación de los mismos, son 18.000 o 28.000, no recuerdo, fojas de estudios; es decir, esto también habrá que sintetizarlo y en función de lo que se requiera, ampliar. Esto básicamente para ir abonando en el debate.

CONCEJALA SRTA. CARLA CEVALLOS: Gracias, quisiera dar algunas observaciones: la primera, en el artículo No. 23, en el literal h), se debe incluir un texto que diga el trato especializado a personas con discapacidad.

En el artículo No. 24 del proyecto de Ordenanza, solicito que se verifique la reserva que podría ser aplicable para la fijación de tasas, que eso lo revisemos bien, como está ahí redactado en el artículo 24.

En el literal c) del artículo No. 26 debería decir: "la habilitación operacional", en lugar de permiso de operación. La ciudadanía necesita conocer al taxi que se sube, la habilitación operacional, más que el permiso de operación o las dos cosas.

En el artículo No. 26 se debe incluir un literal que diga: "garantizar el acceso al servicio de las personas con discapacidad y adultos mayores". Muchas veces tienen bastantes dificultades en pedir un taxi y en tomar este tipo de servicio.

En el artículo No. 29 del proyecto de Ordenanza, aquí hay un error más de forma que debe eliminarse, pues su contenido ya se encuentra en el artículo No. 3.

Las demás observaciones de forma les haré llegar al presidente de la Comisión para que las pueda tener.

Por último, decirles que el tema de la selección de los taxis, sí me gustaría, y que sea un tema que debatamos aquí en Concejo como corresponde, que sea una selección pública, una selección en donde pueda ser transparente y de conocimiento de la ciudadanía y sobre todo de los concejales quienes somos los fiscalizadores de esta ciudad, mociono para que eso se pueda incluir dentro del proyecto de Ordenanza, muchas gracias.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Yo creo que es importante como en todos los temas...

SEÑOR ALCALDE: Punto de orden, señor concejal Albán.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Para normar el debate, no procede una moción este momento, sino recoger las observaciones, concejala Carla Cevallos, y en la Comisión debatirlas, criterio de Procuraduría para ver qué es pertinente, qué podemos acoger y qué podemos avanzar.

SEÑOR ALCALDE: Ese es el espíritu y el objetivo de este primer debate, escuchar los comentarios, planteamientos, observaciones de ustedes para que se los procese con miras al segundo debate.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: En segundo debate sí votamos.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Pero hay una moción planteada.

SEÑOR ALCALDE: Pero eso es otra cosa, yo me estoy refiriendo en este momento a lo que señala el concejal Sánchez.

CONCEJALA SRTA. CARLA CEVALLOS: Entonces, dejo por favor, para que en la Comisión se pueda incluirlo como un artículo nuevo.

Sale de la sala de sesiones la concejala Srta. Carla Cevallos, a las 19h40 (17 concejales).

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Como en todos los temas, el poder disponer con información completa siempre es importante, como en todos los temas. Entonces, efectivamente, lo que hemos recibido es un resumen del estudio incluido en un informe de la Secretaría de Movilidad; me parece que conocer el estudio, no sé si son 28.000, no sé si de esas 28.000 hojas, podrían ser algunas que no sean significativas,

pero creo que tener el estudio completo, el análisis integral, de hecho me parece a mí y me queda algunas preocupaciones sobre la metodología, sabiendo y aceptando que no tengo mayor experticia en este tema; y, por lo tanto, no quiero deslegitimar. De ninguna manera quiero deslegitimar el estudio de esta consultora, pero sí me interesa conocer con mucho más sustento la metodología que se ha utilizado, respecto, particularmente, a algunos temas y me parece que el tema de la base de datos es absolutamente conveniente que se conozca, de tal manera que todos podamos darnos la tranquilidad y la transparencia necesaria para efectivamente llevar adelante el proceso de selección final, porque digámoslo así, que de alguna manera en la regularización que se hizo en el 2011 se partía de una base de datos importante que tenía la Agencia Nacional, me parece que fue así y de ahí se hizo un proceso de selección, ¿no fue así Carlos?. ¿No?.

En todo caso más complejo todavía, porque son temas delicados y por lo tanto el poder identificar quiénes mismo son y la historia de cada uno de ellos, es lo único que nos puede dar tranquilidad; y déjeme decir que a mí sí me preocupa la eliminación del concepto del auto taxi, que me parece que era uno de los pilares del proceso de regularización anterior. Tal vez hay que discutirlo con más detenimiento, pero eso lo que establecía es una garantía de que la persona que tiene su auto y que prestaba el servicio, sea él el que recibe el licenciamiento y que luego de eso pueda formarse o establecerse formas de organización de empresas o compañías, y ese concepto me parece que está eliminado en la nueva Ordenanza.

Creo que habrá que discutir con más detenimiento esto, previo al segundo debate posiblemente, para afinar algunos de estos conceptos y coincidir con Carla en el sentido de que el proceso de asignación tiene que ser bastante preciso, bastante claro, porque eso de los cupos, a ratos, es complicado, el incremento de cupos, ¿por qué?, ¿cuándo?, ¿a quién?, ¿por qué?. Entonces, creo que el principio es que la persona que está trabajando en esta actividad, efectivamente cumpliendo una serie de condiciones, sea el beneficiario y que a partir de eso puedan incorporarse en las formas organizativas que la persona escoja o prefiera.

De tal manera, dejo planteado una preocupación más conceptual e insistir en la claridad del procedimiento de adjudicación y sobre la información requerida.

SEÑOR ALCALDE: No hay ningún inconveniente en que el señor Secretario proporcione toda la información que sea, que ha sido requerida, así que nosotros estamos de acuerdo, por favor, hagámoslo de inmediato. Todos estamos de acuerdo,

pero si usted lo desea, someta a votación la moción presentada, señor Secretario, incluir la información. Adelante.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí, señor Alcalde, doy lectura a la moción que recogió la Secretaría, planteada por la concejala Ivone Von Lippke, ella plantea solicitar que se entregue el informe completo de la consultoría, mismo que deberá contener los nombres de las compañías censadas, con los integrantes de cada compañía, así como la metodología del levantamiento de información y las unidades que se van a regularizar dentro del presente proceso. ¿Está completa, señora concejala?, esa sería la moción señor Alcalde.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Yo creo que no podemos votar que se entreguen los nombres de los carros que van a ser regularizados. Tenemos que pedir que se entregue los datos de los carros que han sido incorporados en el catastro, porque si ya ponemos que la Secretaría nos entregue el dato de los carros que van a ser regularizados, para qué hacemos la Ordenanza. Entonces, yo sugiero Ivone que permitas que se cambie la moción y que se plantee que se entregue el listado de los vehículos y las personas que han sido incorporadas en el catastro.

SEÑOR ALCALDE: ¿De acuerdo concejala Von Lippke?.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias Alcalde, podría ser, pero la inquietud es esa; mi inquietud yo la mantengo, en que yo sí quiero saber el nombre de las compañías, el nombre de las personas, si los taxis cumplen, y si eso lo quieren entregar en segundo debate, está bien.

Como usted dice, concejal, que pongamos el catastro de los que están, pero sí necesitamos después saber de qué manera fueron otorgados los permisos y en fundamento a qué, pero mantengo mi posición en la moción en que se entreguen las fichas técnicas, las tabulaciones, la metodología del levantamiento de la información, para saber nosotros cómo se ha hecho el tema, inclusive para que nos entreguen antes del segundo debate. No quisiera que luego nos digan, esperemos el segundo debate para entregar la información, cuando ya hemos aprobado, y si hay inconsistencias o hay presuntas irregularidades ya no podemos hacer nada porque ya está la Ordenanza aprobada.

Además de eso, yo no confío en que sólo dé la orden, con todo respecto señor Alcalde, no es por ofenderlo, que sólo dé la orden, dicen ya está dando la orden, no importa, no, es muy diferente que dé una orden a que se saque una Resolución de la

autoridad máxima que es el Distrito Metropolitano de Quito. Con esto de que dé la orden, he tenido conversaciones más de 3 meses con usted, señor Alcalde, he mandado oficialmente y formalmente, en donde estoy solicitando toda esta información y sin embargo el señor Secretario ha hecho caso omiso a la información que yo estoy pidiendo para la fiscalización, para evitar, para estar precautelando las presuntas irregularidades, los cobros que hay por parte de ciertas compañías y de malos dirigentes, aprovechándose de la necesidad de la gente, es este el interés, únicamente velar por los ciudadanos. Entonces, sí hay mucha diferencia y en esto no me va a discutir el concejal Freire, en que hay mucha diferencia en que se dé una orden a que se saque una Resolución del Concejo, para que sea ejecutada, de lo contrario se nos va a burlar una vez más, no nos va a dar la información, se va a aprobar la Ordenanza y esto va a quedar para eternas memorias. Nada más, señor Alcalde, gracias.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Que se proceda a votar la moción de la concejala Von Lippke. Yo quisiera hacer mi exposición respecto al tema de la Ordenanza, porque tengo discrepancias conceptuales con lo que aquí se está planteando y que están más o menos en la línea de lo que dice la concejala Von Lippke. Estos procesos de regularización, sobre los cuales ya tenemos alguna experiencia aquí en el caso de Quito, si es que no se dan con absoluta claridad y transparencia corren el riesgo de convertirse en una fuente ilegítima de ingresos para personas inescrupulosas que pretenden aprovecharse de la necesidad y de la expectativa de la gente para vender puestos en lista, para vender cupos o situaciones, que me parece deberíamos estar absolutamente alineados en el sentido de cerrar las puertas y las posibilidades de que ocurra.

Lamentablemente digo este ambiente en el pasado, y tengo la impresión, por las visitas que he recibido en mi despacho, de que está efectivamente despertando esos intereses y me he encontrado con personas que están expectantes de este proceso de regularización que me dicen que hay sitios en los cuales que por 20.000, por 12.000, por 11.000 dólares les están vendiendo la regularización, lamentablemente la gente no ha podido sostener esa demanda, es gente humilde que viene a pedir apoyo. No lo transformo, entonces, en una demanda específica, pero sí me parece que esto debería alertarnos sobre lo que podría ocurrir y, por tanto, a mí me parece que deberíamos ser bien claros en lo que estamos solicitando y lo que estamos aprobando, para que la gente "no coma cuento", y no permitamos que inescrupulosos abusen de su expectativa.

Yo creo que debería estar claro, por ejemplo una cuestión, ¿en este proceso de regularización, sólo van a estar las personas en ese catastro?, si es así, debería estar expresado y debería entregarnos hoy tarde ese catastro, este es mi punto de vista, si es que como está redactado aquí no se señala eso, en lo que está señalado en la disposición transitoria tercera, dice quiénes pueden participar, dice: primero: personas naturales que hayan venido prestando el servicio de transporte sin título habilitante antes del 31 de diciembre de 2014; personas naturales que justifiquen documentadamente que pertenecen en calidad de socio, es decir, ¿los 5 casos que están aquí señalados son todos los que están en el catastro?, ¿hay posibilidades de que alguien que no está en ese catastro o en ese registro pueda participar en el proceso?, esta me parece que es una primera y fundamental decisión que deberíamos tomar y deberíamos aclararlo en este primer debate, dejar sentado por lo menos un sentido en eso, porque se sale de aquí y lamentablemente ya va a haber gente que empiece a hacerlo.

Yo les voy a contar una anécdota, voy a perder un tiempo contando una anécdota. En el proceso de regularización anterior hicimos una gran reunión en el Centro de Exposiciones Quito, en la Mitad del Mundo, para presentar el software que posibilitaba que la gente se registre en línea. A la salida del Centro de Exposiciones Quito la gente vendía flash con el software, entonces yo salía y me paré a comprar porque me parecía increíble, era una aplicación en la Página Web, que uno entraba, digitaba, "taxisquito.gob.ec", se le abría la aplicación y uno tenía que ingresar los datos y a la salida de la reunión había gente que vendía el software, y entonces tenía yo como Secretario de Movilidad en mi escritorio miles de denuncias de gente que me decían que habían dado plata a malos dirigentes, para que les inscriban en el proceso de regularización, y eso lamentablemente no estaba en el ámbito de mis competencias, porque era una estafa, tenía que ventilarse en el sistema judicial, pero miles de casos de esos y, por tanto, me parece que hay que ser absolutamente firmes y claros en el detalle de lo que vamos a aprobar.

Entonces, yo no estoy de acuerdo en que se plantee que el tema de la regularización es como está aquí señalado, que un plazo de 180 días se reapertura el trámite. A mí me parece que deberíamos ser, si es que no queremos regular extremadamente, aunque yo votaría por eso, creo que deberíamos sentar las bases bien claritas de lo que queremos regularizar, por ejemplo, el un tema es éste, ¿sólo los que están en la lista u otras personas?.

Otro tema, ¿cómo vamos a hacer el proceso de regularización?, aquí de lo que yo leo tengo la impresión de que se dice: "se reapertura en los trámites para la obtención de

informes previos de constitución jurídica”, esto implicaría que vamos a constituir las compañías o las cooperativas para que en ellas se adscriba la gente y a mí me parece que el tema es exactamente al revés, debemos calificar a la gente para que libremente defina, si crean una nueva cooperativa, una nueva compañía o se adscriben a una operadora existente, este es un elemento central y si vamos o no a entregar cupos a las operadoras existentes, yo personalmente estoy absolutamente en contra de aquello, no creo que se deben entregar cupos, el poder es de la autoridad y la autoridad le transfiere a través de la calificación auto taxi a la persona, y la persona tiene el arbitrio de decir ¿hago una compañía o me meto a una compañía existente?, caso contrario, lo que provocamos es que entregamos cupos a las compañías existentes y no es la autoridad la que rige los mecanismos de regularización, sino es la dirigencia de esa cooperativa, con mucho respeto, porque la gran mayoría yo no creo que están en esto, pero puede haber algunos que establezcan sus propias condiciones, entonces resulta ser que nosotros establecemos un proceso gratuito de regularización y a la larga lo que vamos a dar la potestad para que alguien diga: bueno, el que quiere meterse a esta compañía 20.000 dólares o 25.000 y si hay muchos 30.000, estamos hablando de 8.000 cupos, me han dicho que están entre 11 y 20.000, estamos hablando de entre 90 y 160 millones de dólares que están boteando en el ambiente.

Por lo tanto, yo creo que la Ordenanza debería ser tremendamente detallada en términos de lo que proponemos, de forma que la responsable administrativa tenga que ejecutar lo que aquí se resuelve, porque en procesos de esta expectativa y de este perfil se corre el riesgo de que ocurra. Entonces, yo voy a hacer estas formulaciones por escrito, ojalá Alcalde, tengamos el tino de permitir que haya un tiempo prudencial para procesar este tema, pero yo quiero resumir para que conste en el resumen que normalmente hace la Secretaría; lo primero, que se defina si es que es un tema de sólo los que están en el registro o se abre para otras personas, y si es así, yo creo Alcalde que debería entregárenos hoy noche ese registro y le solicito, para evitar malos entendidos, este rato se nos entregue el registro o por lo menos se entregue a la Secretaría, de tal manera que la Secretaría custodie ese registro. Entonces, esto me parece que es un hecho.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, a las 19h55 (18 concejales).

Lo segundo, yo creo que debería articularse el proceso de regularización, como leo, no me queda claro y debería estar claro que lo que regularizamos son a las personas, para que las personas tengan la potestad de decidir, porque no hay habilitación

operacional o permiso de operación para personas naturales, solamente es para operadoras, y por tanto a la gente debería dársele la oportunidad de que constituya la operadora que quiera o vaya a una existente, este es un elemento central, fundamental, porque si autorizamos que primero se constituyan las compañías, por eso no estoy tan de acuerdo con lo que plantea la concejala Von Lippke, porque que nos den el nombre de las compañías es como reconocer que esa organización de hecho tiene derecho, las personas sí, pero las compañías ¿por qué?, y nos ha pasado. Yo supongo que a ustedes también les visitan y les cuentan eso; es decir, no creo que sólo a mí me vengan a ver, me vienen a ver, pero por decenas las personas que vienen a decir: “ya como le registraron a mi compañía, ahora el presidente quiere que le dé plata porque si no me saca y le pone a otro”, porque estamos dándole el poder a las compañías, a las cooperativas, no le estamos dando el poder a la gente y a mí me parece que aunque los compañeros en algunas caras veo que asienten, en otras veo asombro, créanme que es un mensaje de absoluta transparencia y de cuidar el derecho que tiene la persona e impedir que lucren de su desesperación por regularizarse.

Yo tengo algunas otras observaciones más de carácter puntual que también ojalá podamos tener un esquema de trabajo, que permita procesarlas al interior de la Comisión para concurrir al segundo debate de manera más elaborada.

Se me estaba pasando y es que en la Ordenanza dice que aceptamos los informes técnicos del 9 y 10 de junio de 2017, presentados por la Secretaría de Movilidad. En el informe que nos presentó Darío, recomendaba mantener la modalidad de transporte, digamos “taxi urbano periférico”; en el informe del 9 de julio, dice: se propone desmontar la clasificación convencional urbano periférico. Aquí dice adjunto el informe técnico, y en la Ordenanza dice: acoger la recomendación constante en el informe técnico del 9 de junio; es decir este es el informe del 9 de junio, la Ordenanza dice el informe del 9 de junio.

Entonces, me parece que hay que ser más cuidadosos respecto al manejo de la información, de tal manera que quede absolutamente claro lo que estamos trabajando, pero aquí, este es el informe, está tu firma Darío, y la Ordenanza la está recogiendo y aquí explícitamente dice: se propone acoger la recomendación, se propone desmontar la clasificación, entonces a mí me parece que hay que cuidar que los informes técnicos digan exactamente lo que se quiere plantear, de tal forma que nosotros podamos discutir la pertinencia de aquello.

SEÑOR ALCALDE: Vamos a recopilar algunos comentarios para que luego el señor Secretario pueda responder.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Gracias Alcalde, como lo hemos venido analizando este es un tema muy complejo y muy delicado, hemos visto como se ha manifestado aquí que existen estas situaciones totalmente negativas en estos procesos de regularización y cuando hay estos sentimientos de preocupación, lo único que solventa eso es la transparencia y la información, que quede totalmente claro que aquellos que van a ser regularizados conozcan perfectamente cuáles son los procesos, los procedimientos, los requisitos, qué es lo que tienen que hacer, para que nadie les venga a decir: esto sí, esto no, esto sí, pero con una condición, tienen que ser totalmente transparentes.

En segundo lugar, yo me permito aquí al señor Secretario, y si es posible señor Secretario, tengo un problema de concepto técnico, ¿cómo es que se define este número de taxis para ser regularizados?. Cuando se han hecho estos estudios de movilidad, los estudios de transporte, generalmente lo que analizamos son las encuestas de origen-destino; es decir, yo como ciudadano, de dónde a dónde quiero movilizarme, el tiempo de espera al acceder al transporte, eso me define la calidad del servicio, más no mi necesidad de movilizarme, y ahí me crea a mí un tema conceptual, porque claramente en las conclusiones del informe técnico, en el numeral 3 se dice: "Para obtener unos tiempos de espera y un nivel de servicio aceptable para los usuarios del DMQ, medidos a través del ISUD, se requieren 8.693"; es decir, estamos definiendo una demanda por el tiempo de espera, no por la necesidad de yo querer movilizarme con un servicio de transporte, de un lugar a otro. Eso quisiera, por favor, señor Secretario que se me conteste, es un tema más de concepto, pero sí es necesario que lo definamos.

Lo otro, sí me preocupa también, aquí se ha mencionado que se otorgará unos cupos a operadoras convencionales, yo quisiera saber y ojalá se nos presente la metodología de cuáles son los condicionamientos y cómo se define este porcentaje de cupos a las operadoras convencionales.

Lo otro, que también estoy de acuerdo, es en el manejo totalmente responsable de este catastro que entendemos ya existe; lo otro, la calificación, la selección. Deberá explicarse también claramente ¿cuál va a ser el procedimiento?, pero sí es necesario, Alcalde, por temas de transparencia que se entregue ese catastro de las personas que están en el proceso de regularización, gracias.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Muchas gracias Alcalde. Yo creo haberlo entendido, tengo las mismas preocupaciones manifestadas por el concejal Páez, tal vez me falta una aclaración de parte de la Secretaría o repuntualizar el tema. Hay un catastro, según he oído, de aproximadamente 13.000 aspirantes, correcto, de aquí se hará una depuración, en la cual se tomará en cuenta el antecedente histórico de haber estado trabajando, se tomará en cuenta que no sea un individuo que quiere obtener su cupo número 20 de taxismo. Entiendo que se tomará en cuenta la familiaridad, etc., etc., de lo cual se depurarán 8.600 y tantos cupos de taxi, dentro exclusiva y específicamente de este catastro, el que lo logra, lo logra, y el que no cumple con los requisitos se quedará afuera, ¿correcto?, ya. Entonces, me parece que la transparencia del proceso queda no totalmente blindada, pero bastante blindada, una vez que cada concejal dentro del Concejo Metropolitano tenga una copia de la lista de los taxis catastrados, ¿estoy en lo cierto o estoy equivocado, señor Secretario?, está como lo dije, buen provecho, listo. Esa era mi duda Alcalde, gracias.

CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN: Buenas noches nuevamente con todos. Yo también tengo unas observaciones de fondo y conceptuales a la propuesta, de hecho algunas de ellas fueron ya incluidas en el informe que aprobó la Comisión de Movilidad y justamente tengo dos observaciones de fondo.

La primera, es lo que ya algo hemos conversado aquí, es un sistema viciado, es decir, el hecho que exista un monopolio del Estado, que asigna cupos determinados para prestar el servicio de transporte implica obviamente que al haber escasez de cupos, entonces esos cupos son negociados, que eso sea de malos dirigentes o no, de algunas cooperativas o no, en realidad el sistema impulsa ese tipo de esquema. Entonces, claro, eso implica que el entrar a regularizar 8.700 unidades bajo este mismo esquema, estaríamos reforzando un "mercado negro" de cupos de taxi, que hace millonarios a unos pocos a costa de las ilusiones de muchísimas familias que han estado buscando una forma de ganarse la vida en estos años y a costa de los usuarios de taxi que además cada vez reciben un peor servicio.

Y el segundo problema de fondo es que el estudio técnico, desde mi perspectiva, tiene muchas falencias y no responde a una planificación y una visión de la ciudad. Sobre el primer problema de fondo, el mercado de taxis, el esquema, el sistema de taxis, es un mercado realmente injusto, es injusto con los conductores, la mayoría de los cuales no son dueños de los taxis y que deben pagar diariamente un valor fijo al dueño, independiente de cuántas carreras hicieron y que están sujetos además a unas condiciones laborales precarias; es injusto también con los propietarios de taxis agremiados a las cooperativas que pagan altas sumas para permanecer en el gremio

y que además deben invertir en el auto y hacer las adecuaciones legales; y, finalmente, es injusto con los ciudadanos que reciben un servicio de mala calidad, pero lo más grave es el valor que se tiene que pagar para obtener un cupo de taxi, y si bien las regulaciones de taxis se implementaron en su momento para asegurar calidad, para asegurar, valga la redundancia, seguridad y evitar la congestión, estas regulaciones han tenido un efecto negativo porque han creado este “mercado negro”.

Voy a poner un ejemplo de un estudio que salió recientemente en Bogotá. En Bogotá hicieron un estudio justamente para determinar a cuánto están los cupos de taxis y el valor aproximado del cupo de taxis frente a un proceso de regularización que se dio hacia el 2016 era de 3.300 dólares, un valor en realidad bajo para las cifras que nos ha dado Carlos aquí.

Bogotá tiene 50.000 taxis autorizados, dando un total de un negocio de 165'000.000 de dólares y claro en Bogotá, justo hacia el proceso de regularización que se dio en el 2016, se llegó a elevar el valor del cupo en 7.4 veces, entre el año 2014 y 2016 y además reforzó un oligopolio, porque en Bogotá sólo dos empresas controlan el 54% del mercado de taxis. Entonces, claro, obviamente esto nos lleva a preguntar, bueno, si el sistema es el mismo, entonces necesariamente esto no sólo pasa en Bogotá, eso pasa en Quito, esto pasa en Lima, esto pasa en La Paz, esto pasa en Buenos Aires, esto pasa en todas las partes del mundo.

Yo también he recibido decenas de denuncias en el despacho, vía redes sociales, inclusive denuncias en llamadas al aire en radio y claro ahí hay denuncias de 2.000, 3.000, 4.000, 5.000 y hasta más decenas de miles de dólares de lo que cuesta un cupo y obviamente la pregunta que nos tenemos que hacer aquí es ¿quién se está beneficiando de estos recursos?, ¿quién se está beneficiando de este negocio? y sobre todo más aún, más grave, ¿quiénes están siendo perjudicados?, y de hecho yo quiero sólo leer un extracto de una de las denuncias anónimas que recibí por redes sociales que me dice: “lo único que quiero es denunciar la corrupción que existe en torno a este tema, que juegan con la desesperación de quienes nos sustentamos en nuestros vehículos y durante los dos últimos años hemos sido su caja chica, que cada que se los antoja nos piden dinero y aún más para asegurar nuestros cupos”.

Si es que estas denuncias son ciertas y en efecto pasa que las personas que se acercan a denunciar, obviamente tienen mucho temor, no tienen documentación, pero nosotros al recibir decenas de denuncias no podemos hacernos de “oídos sordos” respecto a esto y entonces el entrar a regularizar 8.700 cupos es reforzar este sistema

viciado, es reforzar este sistema oligopólico que beneficia a pocos, que perjudica a muchos, pero que sobre todo no tiene ningún incentivo real o un control real para controlar la mejora en el servicio, la calidad del servicio y otra cosa que es importante, tampoco asegura que no va seguir creciendo la informalidad y que entonces en unos años más vamos a tener que estar otra vez aquí sentados decidiendo nuevamente cuántos miles de cupos vamos a volver a regularizar y no habremos solucionado el problema de fondo.

La segunda observación conceptual y de fondo que tengo a esta propuesta, que yo decía que es alrededor del estudio técnico, es que es un estudio que está aislado de una planificación integral de la movilidad y de una visión de ciudad. Yo he venido repitiendo y lo he dicho en la Comisión que antes de entrar a regularizar 8.700 cupos, tendríamos que haber hecho la reorganización de rutas y frecuencias del transporte público, porque la fórmula, el estudio técnico parte de que existe un buen servicio de transporte público y que por tanto muchas de estas rutas informales que se han creado, especialmente los servicios de taxis ruta, que de alguna manera funcionan como una suerte de transporte público, varios ciudadanos se suben a un taxi, pagan una tarifa y el taxi, el vehículo moviliza a 3 o 4 personas a su destino final, entonces estaríamos entrando a regularizar como transporte privado, como transporte comercial, servicios que podrían ser dados por el transporte público, y, obviamente, lo que nosotros debemos propender es a fortalecer el servicio de transporte público, a asegurar que el servicio del transporte público pueda darse con mayor frecuencia, para que justamente las personas no tengan que esperar los 45 o 50 minutos que se demora en llegar el bus, porque sino obviamente que vamos a utilizar un taxi.

Entonces, estamos "pateando la pelotita" de un problema que no va a resolver la problemática de fondo, porque si sigue existiendo una falencia y un déficit de servicio de transporte público, los servicios informales de transporte van a seguir surgiendo y de hecho el mismo estudio técnico en la página, no recuerdo ahora la página, señala claramente que un porcentaje de la información que se levantó de los taxis informales, suple, está fungiendo como rutas de transporte público, entonces honestamente a mí me parece mucho más adecuado que podamos implementar la reorganización de rutas y frecuencias de transporte público y que de ahí podamos realmente determinar cuál es la oferta de taxis que requiere la ciudad.

La segunda cosa es la fórmula del cálculo para determinar la cantidad de cupos que se basa en el tiempo de espera, que ya mencionaba la concejala Hermosa, obviamente que si se basa en el tiempo de espera en zonas en las cuales tengo que

esperar 45 a 50 minutos para que haya un servicio de transporte público, por supuesto que la medida no hace mayor sentido, y otra cosa que es extremadamente interesante del estudio es que en las horas de las 6 a las 9 de la mañana, que no es una hora que digamos difícil de salir a dar el servicio, no son las 3 de la mañana. De 6 a 9 de la mañana hay una sobre demanda de usuarios que quieren utilizar taxis y no hay taxis, pero en cambio a las horas del día hay un montón de taxis para demanda que no existe, pero están ahí, igual, circulando en las calles.

Entonces, frente a esta problemática yo creo que en realidad, para mí es la oportunidad de cambiar las reglas del juego, porque seguir reforzando un sistema viciado no nos va a llevar a resolver el problema de fondo y por supuesto mi postura en este tema siempre ha sido que las soluciones tecnológicas ayudan a brindar seguridad, las plataformas tecnológicas han logrado diseñar sistemas que brindan seguridad a los usuarios, tanto choferes como pasajeros, los conductores tienen mejores sistemas de control y respeto a tarifas y horarios, los vehículos son de mejor calidad y comodidad al tener requisitos mínimos de cuidado y tecnología, yo sé que hay muchas personas aquí que opinan que legalmente no podemos formalizar las plataformas tecnológicas para dar servicios de transporte, para dar servicios de movilidad, yo no estoy de acuerdo con esa interpretación legal, yo creo que es absolutamente posible.

Para darles sólo un ejemplo, este mismo estudio que salió recientemente en Bogotá sobre un caso de estudio de UBER que empezó a operar hace 3 años; UBER en 3 años tiene una participación del 1.5% del total de los viajes que se hacen diariamente en taxi en la ciudad, es decir no les ha quitado el mercado a los servicios de taxi, y además el 40% de los usuarios de estos servicios de plataformas tecnológicas prefieren hacer uso de la aplicación, a pesar de que podrían haber usado su vehículo particular; es decir, este tipo de plataformas, el liberalizar el servicio hace justamente que muchas personas dejen su auto en las casas y empiecen a movilizarse con autos, que de otra manera estarían dándose las vueltas en las calles, generando más tráfico.

En este sentido, yo sinceramente no creo que es el momento de entrar en un proceso de regularización, menos aún en este tipo de condiciones, creo que es necesario, yo sé que a las personas que están aquí, yo sé perfectamente señores...

SEÑOR ALCALDE: Concejala perdón, quiero hacer un llamado al orden, por favor, este es un Concejo que se respeta, les ruego respetar a quien está en uso de la palabra.

CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN: Gracias señor Alcalde, yo sé perfectamente que a los dueños de las cooperativas de taxi no les gusta lo que estoy diciendo, sin embargo, tal como lo ha dicho el señor Alcalde, tienen que respetar mi opinión, porque además mi opinión también es de la representación de la ciudadanía y de muchísimos ciudadanos que tienen estas quejas, por eso me parece fundamental que reflexionemos, realmente, qué es lo que beneficia a la ciudad, a sus habitantes a largo plazo antes de regularizar las unidades sin haber hecho esta importantísima decisión de mejorar los sistemas de transporte público, regularizar, reorganizar las rutas y las frecuencias. Si regularizamos esta cantidad de unidades sólo estamos reforzando un sistema viciado de negociación de cupos, no estamos ayudando al gremio de taxis a competir en condiciones más favorables. Con las plataformas tecnológicas que van a llegar a la ciudad, y eventualmente vamos a tener que actuar al respecto, esto es un tema de tiempo nada más, no es un tema que simplemente nos damos la vuelta y ya no pasa.

Las personas que están aquí esperando finalmente por esta regularización, también deben entender que protegerlos de este sistema viciado justamente hace que con esas ilusiones que han estado pensando y viviendo por tanto tiempo para ser regularizados, el día de hoy hemos debatido, sistema de transporte público, regularización de taxis, que son temas tan fundamentales para la ciudad y estas decisiones van a cambiar el futuro de la movilidad de la ciudad y por tanto creo que no requieren realmente de un profundo análisis de qué es lo que estaríamos aprobando con este proceso de regularización, qué es lo que estaríamos fomentando con este proceso de regularización, y que también podamos tomar esas decisiones que no son fáciles de tomar, pero que justo en este momento coincidentalmente se nos presenta la gran oportunidad de tomar decisiones complejas, pero que realmente pueden dar una respuesta sostenible al problema de movilidad de la ciudad, gracias.

Sale de la sala de sesiones la concejala Abg. Daniela Chacón, a las 20h24 (17 concejales).

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias Alcalde, compañeros, compañeras. A mí me parece muy importante que de la misma manera se aborden todos estos temas, que no sólo sirven para reflexionar sino también para tomar medidas y que sean incorporadas en el proyecto de Ordenanza, esto hay que decirlo. El hecho de haber establecido la Ordenanza No. 047, la posibilidad de abrir un estudio generó una expectativa; expectativa que en un momento determinado fue mal utilizada o utilizada para otros fines y enriquecerse determinadas personas.

Yo también he recibido varias denuncias, tanto así que yo debo manifestar que desde el año anterior hemos emprendido, en mi calidad de fiscalizador, y conjuntamente con justicia vial y eco vial y ahora ya acreditados ellos como veedores con la denominación dada por el Consejo de Participación Ciudadana, se ha venido inclusive denunciando y tenemos algunos procesos ya denunciados, frente al requerimiento de dinero a cambio de cupos, que ni siquiera existían, ahora ya sabemos que hay una expectativa de que va a existir. Antes de que se entregue el estudio no se sabía, y yo siempre he manifestado que no hay proceso de regularización, es más esta Ordenanza entiendo yo, que no es un proceso de regularización sino entrega de habilitaciones, porque esa es la diferencia para justamente trabajar, si cabe el término, con quienes han estado sirviendo de manera informal dentro del Distrito Metropolitano.

Debo también manifestar que a un pedido suyo, delegación suya, señor Alcalde, accedí a una integración de una mesa de trabajo con los señores representantes de los taxistas formales y ahí se evidenció una serie de aspectos que son los que se han mencionado el día de hoy y también obviamente las necesidades y las preocupaciones legítimas del sistema del taxismo formal. En primera instancia mencionar o insistir en el sentido que la expectativa de la realización de este estudio genera precisamente estos hechos de corrupción y esa expectativa ha sido cotizada por gente inescrupulosa, hay una serie de elementos o malos elementos de determinados lugares que están o han cobrado dinero por una posible regularización.

Hay que decir también que hemos tratado sobre lo que tiene que ver con la calidad del servicio. Esto también es importante resaltar, el estudio lo menciona, hemos revisado el estudio no sólo en la Comisión sino antes de esta sesión y se determina que el 20% de taxis que trabajan en el área urbana no utilizan el taxímetro, al igual que el 50% que trabajan fuera del área urbana tampoco utilizan el taxímetro, esto sí debería generar una preocupación en el sentido de que deben cumplir la ley, no sólo la legislación nacional sino también la legislación local, tienen que utilizar el taxímetro 24 horas al día, 7 días a la semana, 365 días al año, so pena de incurrir en infracciones que deben ser sancionadas y nosotros hemos sugerido que inclusive puede ir con el retiro de la habilitación o la revocatoria del permiso de operación.

Esto es importante resaltar porque también se determina con los "picos" que ya se han mencionado, deben los taxistas coordinar entre ellos para brindar el servicio las 24 horas del día, deben garantizar el servicio las 24 horas del día, porque muchos trabajan horario de oficina, se levantan a las 6, pasan dejando a su familia o hijos por

algún lugar y se quedan laborando hasta las 4 o 5 de la tarde que retornan con su familia, eso ha hecho mucho daño y quien quita que eso ha sido una de las motivaciones para que aparezca el taxismo informal, porque si no hay el taxi que sirva para movilizar de un lado a otro a las personas, se genera esa oportunidad por parte de los informales. Entonces, sí es necesario establecer la garantía del servicio las 24 horas al día, 7 días a la semana.

También, dentro de las mesas de trabajo se vio la necesidad de que se amplíe el plazo para un posible estudio y ahí es donde nace uno de los fundamentos requeridos aquí por alguna compañera concejala, ¿por qué 15 años?, es precisamente esto motivado por la necesidad dentro del taxismo formal de que no sea cada 5 años, porque eso vuelve a generar una expectativa y de aquí no necesariamente nosotros, el próximo Concejo, estará abocado a tratar este tema y nuevamente se vuelve un círculo vicioso que nunca acaba. Entonces, sí es importante manifestar que los estudios deben realizarse a largo plazo para que no se genere esa expectativa.

En lo que tiene que ver con las denuncias, ha habido un juego como “el gato y el ratón”, y aquí no sé si está Carlos Grunis, está Pepe Velasco, con quienes hemos evidenciado que inclusive a los vehículos particulares que no tienen el color amarillo les blandean para poder trabajar como informales, y este señor que hace esta actividad, inclusive, les desafía a través de las redes sociales. Entonces, me parece que esto también es injusto para quienes están buscando que se respete la normativa y se vuelve un juego perverso, entonces habría que ver la posibilidad de que a través, no sé si de la Procuraduría Metropolitana se genere un patrocinio para poder perseguir precisamente estos actos que rayan con la justicia y que es importante desterrarlos definitivamente.

Aquí, no sólo el patrocinio para estos temas sino también para la gente que se siente estafada, como ya se mencionó, porque ha entregado determinada cantidad de dinero, que no había ningún proceso, pero les engañaron, hay una necesidad en ese sentido laboral y también es importante de resaltar.

Hay que reflexionar sobre los montos. A mi despacho han venido varias denuncias de 3.000, de 5.000, hasta de 8.000 han llegado, pero cuando escucho de 25.000 o de 30.000, ahí cabe una pregunta; es decir, la persona que está dispuesta a dar esa cantidad de dinero, ¿de dónde también va a sacar ese dinero?, tiene que medir, porque, además, no debería ni de broma acceder a ese tipo de propuestas, con ese capital puede ponerse otro negocio si es que tuviera a disposición ese capital, entonces hay que ver bien cómo es y de qué se trata este tipo de reflexiones.

Dentro de las responsabilidades, tanto de este punto que hemos tratado, como el anterior, hay que recordar que si bien el receptor del producto de la consultora es la Secretaría de Movilidad como unidad requiriente, hay un artículo No. 100 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública que establece la responsabilidad por los productos que entrega, tanto de los consultores nacionales como internacionales; es decir, si es que habido algún tipo de manipulación, ha habido algún tipo de sesgo, ha habido algún tipo de mal manejo de la información, ellos están plenamente requeridos a través del artículo No. 100 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública a que respondan ante la justicia. Además, esto me imagino, al igual que el otro tema, deberá ser auditado por Auditoría Interna o la Contraloría General del Estado.

A mí me parece con todo esto, que sí es importante tener toda la información, hacer énfasis en la calidad de servicio que merece el usuario, no podemos depender como usuarios de la ruta del conductor, si me voy al norte se embarca, si me voy al sur se embarca, eso no debe ser así porque eso motiva precisamente la informalidad.

Ustedes han visto en el proyecto de Ordenanza hay varios parámetros que se han incorporado y bienvenidos los que estamos escuchando el día de hoy, precisamente para hacer perfectible esta propuesta normativa que mejore la calidad del servicio. Es importantísimo también apuntar que todo el Concejo estamos de acuerdo en mejorar la calidad del servicio y también tomar las medidas que sean necesarias para evitar que ciertas personas inescrupulosas vayan a tomar ventaja.

Yo debo también resaltar la participación de la Secretaría de Movilidad, el Secretario ha tenido la valentía de denunciar también varios casos que ha llegado a su conocimiento, en donde inclusive se toma nombres de concejales, nombres de autoridades, hay inclusive grabaciones en donde personas inescrupulosas llaman descaradamente a mencionar que son representantes de la Municipalidad y que tienen la facultad para poder regularizar. Todo eso debemos nosotros perseguir, ir hasta las últimas consecuencias e impedir que la gente sea estafada. Así es que me parece muy saludable el debate, de la misma manera que se procese dentro de la Comisión como establece la Ordenanza No. 003, la resolución No. 0074, y de esa manera buscar el mejor camino para proteger, en primera instancia, la calidad de servicio al usuario; y, en segundo, a las personas que sí han evidenciado que trabajan y que están dependiendo del taxismo informal, en este sentido. Vamos a estar atentos en estos temas e informar.

Cuando yo estaba preguntando en esta semana, ¿cuánto cuesta el permiso de habilitación? y tiene un valor que no supera más allá de ciento y algo dólares y de la operadora completa 200 dólares, ese es el valor, que si es que pasan el proceso van a tener que cancelar, no los 2.000, 3.000, 4.000, 5.000, 20.000, 25.000 que están pidiendo, tienen todo su pleno derecho, la Constitución le garantiza al ciudadano acceder a los órganos jurisdiccionales como la Fiscalía General del Estado para ejercer su derecho con una denuncia. Yo les pido, como he venido haciendo desde el año anterior, que lo hagan sin temor alguno, hay algunos que sí tienen los documentos de depósito, ese es un medio probatorio para denunciar a la gente inescrupulosa que lamentablemente está enriqueciéndose a través de esta necesidad laboral.

Con esto, señor Alcalde, yo quisiera sumarme a que también dentro de la Comisión se haga un taller con los 21 concejales, con la invitación a los 21 concejales y de esa manera poder retroalimentar este proyecto para que luego sea conocido como corresponde en segundo debate, gracias.

CONCEJAL ECON. LUIS REINA: Buenas tardes. Yo me hago una pregunta en lo referente al estudio, porque veo que funcionan los circuitos en el sector rural y también se ofrece más cobertura por el lado rural y en los ejecutivos. ¿Este estudio qué determina?, lo que se está prestando o la demanda de taxis, ¿qué es lo que determina?, o determina que hay una deficiencia de servicio de transporte público, ¿qué es de verdad?, ¿cuál es la demanda?, ¿es una demanda de transporte público?, ¿es una demanda de taxis?, y cuando me hago esa pregunta, yo digo cómo solvento la demanda, porque lo que creo que hay es una demanda, si son en los sectores rurales, si son en los sectores periféricos y si funcionan como circuitos, mi conclusión es que hay una demanda de transporte público; por lo tanto, lo que hay que determinar con precisión es la demanda de taxis, cotejando con una política de mejoramiento y otorgamiento del servicio de transporte público; caso contrario, como decía Daniela, este estudio, este informe está sesgado, está viciado y no tiende a ser una solución para la ciudad, primer punto.

Segundo punto, me parece sumamente importante lo que el concejal Páez propone, que es clarísimo, demos visos de garantía, de seguridad, de que esto no se presta para ningún acto de corruptela y eso es transparentando ya en el censo, el registro de los ciudadanos, el registro de los vehículos, el censo de los ciudadanos, pero ya, y que conste y que pasen a ser parte de la base de datos que se transfiera a la Secretaría General con un sistema de garantía, con un informe ejecutivo, que diga: tantos, tanto por zonas, un sistema que permita una verificación, para no cansarnos hasta ahí, machísimas gracias.

CONCEJAL SR. MARIO GUAYASAMÍN: Buenas noches, yo voy a empezar a coincidir con algunas cosas que se van planteando y una de las pocas virtudes de haber coincidido con estos dos temas radica en que conocimos un diagnóstico del tema del servicio de transporte, cuáles son las falencias y cuáles son de hecho una serie de correctivos que tiene que tomarse de manera inmediata y ponemos por ejemplo y encontramos datos como que el tiempo de espera, las fallas en el servicio de transporte urbano, la poca eficiencia en las frecuencias de cada una de las operadoras del transporte y la falta de cumplimiento de cada una de las frecuencias. No son temas que quedan absolutamente aislados sino que forman parte de una transversalización que no la estamos tomando en cuenta.

Cuando vemos que existen estas falencias, empieza a surgir algo muy específico que es lo siguiente: ¿cuál es el mecanismo de suplir en la cotidianidad este tipo de falencias?, y por eso encontramos, por ejemplo, y lo había pedido yo al señor Secretario de Movilidad que me explique qué pasa con el tema del taxi ruta y en esa respuesta acertadamente me comenta que por ejemplo lo que sucede con el taxi ruta que empieza desde la Av. Maldonado para subir al sector de la Lucha de los Pobres, que es una de las más fuertes que existe, claro está supliendo las horas en las que no existe transporte público; otra, no existe transporte urbano y los momentos específicos cuando estos automóviles empiezan a ofrecer un servicio cuando ya no hay un solo bus a esa hora.

Ahí viene la pregunta, nosotros hemos hecho un análisis y hemos establecido un diagnóstico absolutamente minucioso o no minucioso, pero del tiempo anterior hasta este momento y obviamente con todas esas falencias que tenemos en el servicio de transporte, nos arroja o nos presenta una cifra sobre la necesidad de una demanda, pero yo quiero pedir de manera expresa a la Secretaría de Movilidad que se nos presente un informe con respecto al tema del impacto que va tener cuando entre en operación el Metro de Quito, frente a la demanda de taxis. Vamos a poner dos escenarios y quisiera ser más o menos pedagógico en esto, la falencia en el servicio de transporte genera que haya una mayor demanda en el tema de taxis, cuando llegamos a un punto en donde empieza el día uno, cuando empieza a funcionar el "Metro", el día uno empieza un nuevo sistema de transporte donde se transversaliza toda la movilidad y va a haber un nuevo replanteo en este tiempo, incluso, hasta el tema de las frecuencias, y ¿qué es lo que va a pasar con la demanda de los taxis?, no lo puedo saber yo, sería demasiado aventurado que diga que la demanda de los taxis o de los nuevos taxis, va a subir, va a bajar o va a mantenerse, pero no existe un estudio y yo pido expresamente que Secretaría de Movilidad me

entregue una respuesta, un informe de impacto cuando empiece a funcionar el "Metro" y lamentablemente tiene que sonar así, esto del incremento de los cupos no es por molestar y tampoco es que hay que aprobarlo porque hay que aprobarlo, y punto.

A diferencia de lo que estábamos tratando en el tema tarifario del transporte urbano, que existen unos plazos, aquí no es un problema el hecho de que se decida el incremento o no el incremento, qué va a pasar con el negocio cuando ustedes lo pongan a funcionar y tengan ya la regularización y estén trabajando con toda la legalidad del caso y viene un "Metro" y empieza a cambiar o a tomar cierta diferencia el mercado suyo, tomemos en cuenta que tenemos hace un año un incremento de tarifas, ¿qué va a pasar con el negocio?, vamos a empezar a trabajar a pérdidas, entonces sí tenemos que empezar a analizar una serie, no de variables, pero sí de circunstancias que están ya operando en el Distrito Metropolitano.

El proyecto "Metro de Quito" no es un proyecto que lo estamos pensando, que se está financiando, no, está ya en construcción y además se está tratando de manejar los tiempos para bien o para mal, no voy a entrar ahora en juicios de valor, para bien o para mal, pero se está trabajando a otro tipo de ritmo, se está trabajando incluso con tres tuneladoras, pero llega un momento determinado que empieza a funcionar al día uno y se tiene que transversalizar el sistema de transporte. Ustedes pueden, no he ido yo, pero se mira a través de redes sociales, por ejemplo, el nivel del costo que tiene un taxi en Nueva York y frente a eso la prioridad que tienen los usuarios para usar un "Metro".

En el caso de Bogotá es distinto, porque Bogotá no tiene un sistema de transporte masivo como es un "Metro", tiene el Transmilenium que tiene las mismas limitantes que puede tener acá el servicio de trolebús, los biarticulados y todo lo que está operando acá, pero tenemos un escenario absolutamente distinto y si nosotros hacemos un análisis, ya lo dijo Carlos, y lo ha planteado en reiteradas ocasiones, el servicio de taxi se viene a convertir en un servicio complementario dentro del sistema general de transporte, pero debido a las condiciones del transporte y la caída del servicio de transporte, aquí ya no se convirtió en una especie de complemento sino más bien el sustituto de las fallas del servicio de transporte urbano.

Es decir, eso tenemos también que entenderlo y empecemos también a cambiar los conceptos alrededor, yo no quiero emitir más juicios de valor en esto, quiero ser absolutamente prudente, pero sí quiero exigir que la Secretaría de Movilidad nos informe cuál es el nivel de impacto que tiene en la oferta-demanda el servicio de

taxis cuando empiece a operar o cuando entre a operar el proyecto del "Metro de Quito", eso nada más, muchas gracias.

SEÑOR ALCALDE: Bien, señor Secretario, por favor, pase adelante para responder las inquietudes.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Muchas gracias estimados miembros del Concejo, señor Alcalde, yo quería comenzar por un tema que todo el mundo ha preguntado y que es un listado de regularización, y tengo que ser enfático, señores miembros del Concejo, señor Alcalde, no existe. Nosotros tenemos un levantamiento de información que podemos dar cuando se desee y si es voluntad de ustedes hacerlo el momento que sea, está bien, pero no me parece que es, ni técnico, ni justo que podamos tener un listado y decir la gente que está en el listado se regulariza y el que no está en el listado no.

Nosotros sabemos que la gente que está en el listado tiene cierto tipo de consideraciones hechas por la consultora, no por nosotros, en donde se ha podido verificar que la gente tenga su auto, que la gente tenga chofer, que la gente tenga además, y vuelvo a insistir, como primera acción o primer ejercicio económico éste, el del taxi, eso es lo que tiene el listado.

Nosotros, además, hemos visto por el tema de los históricos, que muchísimos se quedaron del proceso 2011 y que han estado insistiendo con innumerables oficios y comunicaciones para que se les haga y se les tome en cuenta. Tenemos a innumerables personas que no dependen de ninguna cooperativa, de ninguna compañía, que lo que tienen es un carro y que han sido sancionados, han sido retenidos el vehículo, han bajado sus puntos, han pagado cuantiosas multas y están todavía ejerciendo el taxi como principal actividad económica.

¿Qué pasaría si nosotros nos limitamos a un listado?, que sí es una línea base, pero que tal si en todo este tiempo de estudio, llegan personas y nos dicen: señor, nosotros no nos hemos enterado de este proceso y yo le estoy demostrando que soy histórico y yo le estoy demostrando con todos los parámetros que obviamente va a darse en la Ordenanza, ¿podemos dejarles a estas personas?, indudablemente que no; por lo tanto, esta es una línea base, fue un levantamiento para saber qué es lo que estaba pasando en Quito, saber qué estaba pasando y de esta forma indudablemente determinar. Sin embargo, eso quería que quede claro, porque al decir que de ese listado va a salir un número, ahí sí estaríamos haciendo que este listado tenga un

peso enorme, que técnicamente es nuestro criterio como Secretaría, obviamente, no dejar que pase.

Nosotros queremos ser claros, que asignar cupos por un listado es generar una expectativa como habían dicho muchos señores concejales y yo estoy muy de acuerdo, generar una expectativa económica, que no creo que es justo para la gente, porque indudablemente han llegado mucha gente a denunciarnos también a nosotros.

Por otro lado, nosotros estamos de acuerdo que sí debemos aclarar el tema de la Ordenanza, me voy a permitir, si ustedes son tan gentiles, lo que dice el texto planteado por la Secretaría: "Para la debida distribución de la oferta del servicio aquí determinada, la Agencia Metropolitana de Tránsito en el ejercicio de sus competencias, atenderá las solicitudes para la obtención de informes previos de constitución jurídica, de nuevas operadoras de transporte de taxis, emisiones de títulos habilitantes y/o incrementos de cupos, según sea el caso, a favor de las personas naturales que hayan venido prestando el servicio de transporte comercial sin el título habilitante otorgado".

Es decir, son sólo 8.693 cupos, claro, por eso, entonces nosotros podemos ampliar, pero que quede claro que el concepto es el siguiente: nuevas compañías o nuevas cooperativas o incrementos de cupos donde ellos elijan, no en donde nosotros les pidamos, porque no es justo para la gente decirles: se regularizan acá o no tienen título, no. La gente tienen la amplitud de poder tener su propia compañía, de poder ser parte de una compañía existente, de que esta compañía existente pueda ser convencional, que pueda ser rural, que pueda ser periférica, que pueda ser ejecutiva; es decir, la gente tiene potestades respecto al tema y obviamente son dirigidas a personas naturales, pero como la ley no nos permite darles un permiso a ellas, una vez que ellas elijan cuál es su modalidad, nosotros saber cuál ha sido esa elección de las personas y poder servir inmediatamente con el tema.

Eso indudablemente para que quede claro, nosotros podríamos en el taller que se está proponiendo aquí, hacer todos los ajustes necesarios para que quede completamente claro, por un tema de transparencia.

Además, se había recogido cada una de las observaciones, estimados miembros del Concejo, respecto a lo que ustedes mencionan; sin embargo, creo que para dejar claro, se nos había dicho que ¿por qué esta metodología?, bueno no es una metodología inventada por el Distrito Metropolitano de Quito, por el Municipio,

esta metodología, este momento, por ejemplo, es la metodología que la OCDE, la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico, en donde, en países europeos, países asiáticos, países nórdicos, países latinoamericanos y americanos, la OCDE participa exactamente con el tema de esta nueva metodología, son países que tienen el mismo método, por decirlo así, y esta metodología, señorita concejala, es empleada ampliamente en el mundo. Nosotros no nos hemos inventado, más bien es una metodología que responde a la naturaleza del servicio; es decir, si el servicio está privado con regulación, es la que más usada está en el mundo, la que está privada con regulación, como en el caso del Ecuador y de muchos otros países.

El objetivo del Gobierno, de nuestro planteamiento para Quito es garantizar la mínima disponibilidad, como mínima disponibilidad del servicio para los usuarios y no garantizar la rentabilidad del negocio. Nosotros, al contrario, privilegiamos, primero, el tema de una metodología que se privilegie la calidad del servicio, esto es donde se centra todo, la calidad del servicio, y los parámetros no es uno, que es sólo el tiempo. Habíamos indicado en la presentación que son 6 e indudablemente uno de los factores importantes es la cobertura, la geo referenciación en donde tienen que estar sus paradas, pero sobre todo, la OCDE y esta nueva metodología que no está utilizándose aquí, como digo, la OCDE entera está utilizando, tiene como privilegio la calidad de servicio y es por eso que lo hemos estado mencionando.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Sería bueno que se incluya en las conclusiones, porque en las conclusiones dice exactamente lo contrario.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Está bien señorita concejala, sólo quiero decirle que toda la presentación está así, pero tienen toda la razón, vamos a ponerle para que esté muchísimo más claro el tema, más bien aprecio mucho el que nos haya hecho esta observación.

Por los otros casos, permítanme, sólo estoy anotando nada más, en el tema de los auto taxis, nosotros pensamos que en esta vez al dar la facultad de que las personas puedan tener amplitud de generar su propia compañía, cooperativa o tener cualquier incremento donde ellos escojan, nosotros creemos más bien que es importante acoger lo que alguien aquí en el Concejo dijo, es más bien a las personas que van a entrar en el proceso y que hayan sido escogidas, no hacerles ningún tipo de operativos; los operativos suspenderles mientras esté el proceso, y creemos que más bien podríamos aumentar muchísimo más en calidad de tiempo para que las personas salgan en tiempos óptimos respecto a darles los informes favorables, hacer que comiencen el proceso las nuevas compañías.

Por lo demás, estimados miembros del Concejo, nosotros hemos recogido todas las observaciones y lo que ustedes manden aquí; es decir, si es que hay un taller o no, vamos a estar gustosos de poder incluirlo en el tema y poder hacer de esta forma.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Gracias señor Alcalde, hubiera querido que esté aquí la concejala Daniela Chacón, de quien debo reconocer el apoyo y la asistencia y el aporte en el seno de la Comisión, no solamente de esta Ordenanza, de todas las que hemos evacuado, pero creo que es importante aclarar un tema muy sensible, el uso de plataformas tecnológicas, aplicativos y demás medios tecnológicos está estipulado en la Ordenanza, pero para las unidades, las operadoras legales o las que se van a regularizar. No podemos soliviantar la comercialización de esos aplicativos que terminan generando y exacerbando un mercado que está fuera de control, inclusive de la Agencia Metropolitana de Tránsito, es importante entender esto, el decir no a un proceso de regularización, creo que es legal una realidad, una realidad que está vigente este momento, es generar un problema social mayor, creo que hay que perfeccionar los mecanismos de control para que haya más transparencia, más pureza en el proceso.

Hay una demanda de 226.000 viajes, que está siendo cubierto con casi la mitad del taxismo informal, eso dicen los estudios, no tenemos otro elemento que refute la validez de estos resultados, imaginemos si este momento no resolvemos un proceso de regularización, aquí hay familias que dependen de estos hombres y mujeres y que llevan un pan a su casa, la prueba plena de que hay una demanda, porque no creo que estén trabajando de manera gratuita, dando un servicio sin que signifique una contraprestación del servicio, entonces lo que hay que hacer es perfeccionar, afinar, como ha dicho el concejal Carlos Páez. Hay muchos temas que habrá que perfeccionarlos en la Ordenanza y para eso estamos aquí.

El término "mercado negro" sí es lesivo, creo que estos prestadores del servicio han venido clamando cumplir con la ley, a diferencia de lo que significa el comportamiento de un "mercado negro" que no quiere someterse a la ley. Aquí hay una demanda ciudadana de regularización y que espera una respuesta institucional.

La encuesta domiciliaria de movilidad, que es una de las fuente más ricas y sustentadas de las que dispone el Municipio, hechas por "Metro Madrid 2011-2012", establece que realmente no hay esos saltos o esos cambios de preferencias en sistemas de transporte y subsistemas, de que de pronto si yo entro en operativos agresivos, saco de la circulación a los 13.000 vehículos irregulares, la gente va

inmediatamente a cambiar su "chip", su patrón cultural y va a tomar desde mañana el colectivo que está cerca de la casa, no se va a dar eso, ese salto cultural no es real.

Así como en la misma encuesta se recoge la información de que solamente abandonarán el uso de vehículo privado si es que cuentan con un sistema de transporte cómodo, seguro, confortable, como es el "Metro"; es decir, esos saltos sí se dan. Entonces, las valoraciones son buenas como ha dicho el concejal Mario Guayasamín, advertir escenarios, pero hay anclajes de orden hasta cultural que nos permite tomar decisiones ahora, hacia y después de 4 años, vemos el comportamiento del "Metro", creo que es un tema de mercado de ajuste de oferta y de demanda, que con controles, con optimización de estudios puede irse optimizándose. Entonces, que el estudio de rutas y frecuencias sea el que marque la pauta de un proceso de éstos, no tiene la suficiente validez en realidad.

Esto hay que entenderlo bien, porque de pronto podemos generar resoluciones que contravienen el real sentido de lo que se quiere hacer este momento, las veedurías están constituidas, pueden constituirse otras más, hemos aprobado la Ordenanza No. 102, que estimula la participación ciudadana, no solamente la que hoy por hoy está operando, están invitados a constituirse en más veedurías y que sean los celosos guardianes de cómo se da el proceso a lo largo del tiempo, esto es fundamental entender.

Los operativos que este momento se suspendan, sería bueno que el Procurador nos dé un criterio ya en el seno de la Comisión, pero hay una norma que hay que cumplir. Yo creo que sería mejor acelerar el tratamiento de estos temas, que ir de pronto a una violación de la norma y creo que es lo más adecuado, porque suena bonito este momento suspendamos los operativos hasta que termine el proceso, pero en realidad debemos entender también que podemos terminar adoptando una resolución que viole la norma expresa, norma vigente en este momento.

Yo coincido con lo que se ha dicho, ésta es una línea base, el proceso de regularización del transporte intracantonal, que justamente dio a luz a la incorporación de una base de datos a la Ordenanza; sin embargo, se acotó ahí de manera muy sabia y muy responsable de que esa constancia en la base de datos no le otorga derecho a que ya obtenga un permiso de operación a ningún aplicante, sino que es una referencia que le permite iniciar el proceso de regularización.

Yo lo único que puedo indicar, para cerrar esta discusión, es que vamos a procesar todas las observaciones, inclusive tratar de procesar los comentarios que se han

hecho, bienvenidas las propuestas de texto que se ha planteado aquí, pero también los comentarios para poder perfeccionar esta Ordenanza que está siendo tratada, y obviamente una vez que se evacue en el seno de la Comisión, estaremos listos para que el señor Alcalde convoque a nueva sesión, para que sea tratado en segundo debate.

Hay un temor popular, hay una demanda social que debe ser atendida y nosotros no podemos desatenderla, esto es independiente de los avatares que signifique justamente este proceso, nada más señor Alcalde y muchísimas gracias.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias Alcalde, sólo por insistir en el tema de la votación sobre la moción presentada, y también insistir en que se suspendan los operativos mientras dure el tema de la regularización, porque así lo hicimos en la Av. Simón Bolívar con el transporte informal, quiere decir que cometimos una ilegalidad con el transporte informal de la Av. Simón Bolívar y por qué con ustedes ahí sí se va a cometer una ilegalidad, por qué no se hace igual, por eso se ha estado dando, la Constitución nos ampara la equidad y la igualdad de derechos. Entonces, en la Av. Simón Bolívar hemos cometido una ilegalidad y aquí no la vamos a cometer, claro, como eso ya pasó, entonces quiere decir, echen "tierra sobre el muerto".

Yo sí tengo una inquietud sobre lo que nos había manifestado el concejal Sergio Garnica, en que se debe garantizar el servicio las 24 horas. Yo quisiera saber cómo tienen que garantizar, porque el vehículo tendría que hacer turnos, porque sólo autoriza la ley 6 horas para un chofer con 1 hora de descanso, no pueden trabajar más de 8 horas, y si trabajaran, exagerada las 8 horas serían 3 choferes, que tendría que pagar el dueño del taxi o dos choferes y el dueño trabajando.

Yo creo que este es un tema que se tiene que analizar muy detenidamente, porque no es cuestión de poner turnos o de garantizar, porque no podemos violentar la ley, el desgaste del transporte, en qué momento hacemos nosotros la revisión, el mantenimiento, esto no da seguridad, ni al chofer, ni tampoco da seguridad al que utiliza el transporte, entonces yo sí quisiera pedirle, por favor, señor Alcalde, que sometamos a votación la moción que yo había presentado, gracias.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Como punto de aclaración, en primer debate no se somete a votación el proyecto de Ordenanza, se avoca conocimiento y se compromete el Concejo.

Yo quiero hacer otro punto de aclaración, la disposición transitoria duodécima de la reformativa a la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre y su reglamento de aplicación establece que quienes están inmersos en un proceso de regularización no serán objeto de operativos, ya está en la ley, pero ¿quiénes ingresan al proceso de regularización?, son los de esta línea base inicialmente, pero luego de aprobada y sancionada la Ordenanza, nosotros no podemos antes renunciar al ejercicio de las competencias de control que tienen que existir y por eso planteaba que son apenas días los que tenemos para resolver y nos evitamos ahí sí de cometer una ilegalidad como Concejo del Distrito Metropolitano de Quito; aplicar, insisto, la disposición duodécima transitoria de la reformativa a la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad Vial y su reglamento de aplicación, y listo. Con celeridad nosotros podemos solventar este tema, nada más señor Alcalde.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Yo quiero hacer un comentario último respecto al tema de la calidad. Yo respaldo lo que señala Sergio Garnica y creo Ivone que justamente lo que hay es que modificar la fórmula de operación, nadie está exigiendo que el carro brinde el servicio las 24 horas, lo que hay que exigir es que la operadora se organice para servir 24 horas, y creo que hay que en la Ordenanza poner un conjunto de obligaciones a las operadoras, que no solamente trabajen como afiliadoras para la regularización, sino que efectivamente asuman la competencia de brindar un servicio de buena calidad a la ciudadanía, este creo que también es un tema que debería incorporarse a la Ordenanza.

SEÑOR ALCALDE: Tengo entendido concejala Von Lippke que usted aceptó las observaciones del concejal Páez, a la moción que usted planteó, entonces vamos a someter a votación.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Perdona Alcalde, la última cosa, yo quisiera hacer la pregunta al concejal Freire, quién es el "Zenzei" de aquí del Concejo en el tema jurídico y también al señor Procurador. Aquí estamos utilizando el tema: "que avoque conocimiento el Concejo", en derecho administrativo y en derecho público no existe ese término, el avoque conocimiento lo hace únicamente un juez y nosotros no somos jueces, entonces aquí lo que tenemos es conocimiento del tema, entonces el tema: avoca conocimiento el Concejo está mal utilizado, no sé si tengo o no la razón, y nada más señor Alcalde, por favor que sometamos a votación.

Sale de la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica, a las 21h00 (16 concejales).

CONCEJAL DR. MARIO GRANDA: Gracias Alcalde, quiero recordar que hace 2 años y medio justamente se hablaba que todos los ciudadanos quiteños tienen el derecho al trabajo y por lo tanto se planteaba ya desde esa fecha el tema de esta Ordenanza, y desde hace dos años y medio yo como concejal conocí también las denuncias planteadas, en las que estaban varios actores, pero yo no soy nadie para irme en contra de la honra de las personas, son las autoridades de carácter legal las que determinan las investigaciones, etc.

Se ha creado una expectativa, yo le oía al "tocayo", concejal si me permites decirte "tocayo", hablar del tema de la solución a esto, porque hay que solucionar, valga la redundancia, definitivamente el problema del transporte en el sector de la Lucha de los Pobres, en la Ferroviaria etc., en donde ya no hay buses a la 7 de la noche. Entonces, se ha creado una expectativa y aquí tenemos que defender el derecho de nuestros vecinos; en este caso, de los vecinos del sector de la Lucha de los Pobres, Ferroviaria, barrios suroccidentales altos, entonces hay una expectativa, y claro que estoy de acuerdo yo que se nos dé toda clase de información, estoy de acuerdo con lo que han mencionado la mayoría de compañeros concejales. Lo que yo no estoy de acuerdo y ya no permitamos lo que se ha escuchado desde hace 2 años y medio y que han estado varios actores en este tema, varios actores, por eso un poco creo yo que nos rasgamos las vestiduras y ojalá Dios quiera que no hayan estado metidos e inmersos en este tema, porque siempre decimos aquí, recordarán que estamos hablando siempre del tema de la corrupción, y siempre decimos o se oye decir a nivel nacional, "el que nada debe, nada teme", y ceo que yo estoy inmerso en ese tema, pero sí es necesario que con todas las correcciones, se hablaba de la perfección de la Ordenanza de la que estoy de acuerdo, y cómo vamos a perfeccionar, desde luego leyendo todos los documentos que nos van a entregar, pero es necesario que habiéndose creado ya una expectativa desde hace dos años y medio, caminemos en este proyecto de Ordenanza, insistiendo, en que estoy de acuerdo que se entregue toda la documentación del caso, para que en segundo debate podamos pronunciarnos.

Como dijo y estoy de acuerdo con el Secretario de Movilidad, yo también estoy cansado y ustedes también, por eso voy a presentar por escrito todas las observaciones que yo tengo aquí en mis manos, gracias Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Señor Secretario someta a votación.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Gracias Alcalde, una vez que nos había explicado el señor Secretario de este tema, de los sistemas que se utiliza para la

determinación, en este caso, del número de taxis, también hay que hacer la reflexión que esas tecnologías tienen que ser aplicables a nuestra realidad y a nosotros nos corresponde atender a los ciudadanos, todavía me quedo con la preocupación Alcalde de qué va a pasar con aquellos sectores y aquellos barrios donde nuestros ciudadanos están obligados a tomar los taxi rutas, porque no hay ni transporte público, no hay sistema de alimentadores y ahí hay una oferta que hay que atender.

Me pregunto yo en todo este sistema que ha explicado, dónde entra esa necesidad de los ciudadanos. No nos vayamos muy lejos, aquí los vecinos de mi querido barrio La Tola, no sé cómo se movilizarían si no tendrían los taxi rutas que tienen aquí junto al Coliseo, entonces yo sí me permito sugerirle Alcalde, que están muy bien esos sistemas que se apliquen, pero analizados a nuestra realidad y sobre todo se precautele esa necesidad que tienen los usuarios de moverse cuando no hay otras alternativas de transporte, gracias Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Señor Secretario, por favor, someta a votación ordinaria la moción presentada por la concejala Ivone Von Lippke, con el ajuste planteado por el concejal Páez.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí, señor Alcalde, señoras y señores integrantes del Concejo, por favor sírvanse levantar la mano quiénes están de acuerdo con la moción, que consiste en que se entregue el informe completo de la consultoría, mismo que deberá contener los nombres de las compañías censadas, esta fue la observación que el concejal Carlos Páez hizo respecto de la moción, por lo cual se modificaba para que se remita el catastro, así como la metodología del levantamiento de información, y ya no serían las unidades que van a regularizar, sería la metodología del levantamiento de la información, el catastro, así como el informe completo de la consultoría.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Las fichas técnicas y tabulación.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Dentro de la metodología.

SEÑOR ALCALDE: Someta a votación ordinaria, señor Secretario.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Una aclaración nada más, no es catastro, ha insistido el Secretario de Movilidad, es línea base, una línea base y yo estoy de acuerdo con lo que se dijo, el registro éste, pero no la lista de las compañías, sino el registro de todos, que ha sido objeto de este trabajo de campo, nada más.

SEÑOR ALCALDE: Someta a votación ordinaria, señor Secretario.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí, señor Alcalde, señoras y señores integrantes del Concejo, por favor, sírvanse levantar la mano quiénes están de acuerdo.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Perdón, están dándome una lista, hablando del catastro, cómo mismo va a quedar.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Línea base, concejala.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Es decir, aquí hay criterios y criterios, hay diferentes opiniones, es el Concejo el que va a decidir, como dijo Carlos claramente: si van a hacer sólo los que están en esa lista o catastro, para eso se trabajó, eso es su opinión que no, es su opinión, eso va a resolver el Concejo; el Concejo va a resolver cómo es.

SEÑOR ALCALDE: Pero es un tema de terminología, quizá.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Mientras tanto, lo que se requiere es el catastro, eso es todo, así de simple, cómo se va a resolver y si se aceptan como dijo Carlos clarito, ¿se aceptan sólo los que están en esa lista u otros?, eso es algo que hay que discutir y resolver y lo resolverá el Concejo.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Yo presento la moción y lo presenté con la observación de Carlos y del concejal Sánchez.

SEÑOR ALCALDE: Yo creo que es un tema de terminología, de lo que tengo entendido, aquí hay una divergencia entre si lo llamamos catastro o lo llamamos línea base o registro, pero lo que queremos es utilizar, de lo que tengo entendido, la terminología precisa.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: De las personas naturales.

SEÑOR ALCALDE: Entonces, ¿en qué quedamos?, ¿es el listado de las personas naturales, señor Secretario?.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Hay un catastro de personas naturales, no de compañías.

SEÑOR ALCALDE: Entonces, el catastro de personas naturales, ¿estamos de acuerdo?. Someta a votación ordinaria, señor Secretario.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí, señor Alcalde, con las observaciones planteadas respecto de la moción, señoras y señores integrantes del Concejo, por favor, sírvanse levantar la mano quiénes están de acuerdo con la moción formulada por la concejala Von Lippke.

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

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Con el voto favorable de los presentes queda aprobada la moción, señor Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Una vez evacuadas todas las observaciones y recogidos los comentarios, declaro conocido en primer debate el proyecto de Ordenanza en discusión.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (17), EN EL PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA SUSTITUTIVA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 047, SANCIONADA EL 15 DE ABRIL DE 2011, REFORMADA MEDIANTE ORDENANZA METROPOLITANA No. 339, SANCIONADA EL 8 DE ENERO DE 2013, REFORMATORIA A LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 247, SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, DE CONFORMIDAD CON LO PREVISTO EN LOS ARTÍCULOS 57, LITERAL D), 87, LITERAL D), Y 323 DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN -COOTAD-, **RESUELVE:** SOLICITAR A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD QUE SE SIRVA REMITIR A LOS INTEGRANTES DEL CUERPO EDILICIO, EL INFORME COMPLETO DE LA CONSULTORÍA REALIZADA DENTRO DEL PROCESO EN REFERENCIA, MISMO QUE DEBERÁ CONTENER EL CATASTRO DE LAS PERSONAS A SER CONSIDERADAS, LA METODOLOGÍA DEL LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN, FICHAS TÉCNICAS Y TABULACIÓN.

SEÑOR ALCALDE: Pasemos, por favor, al siguiente punto del orden del día.

III. Informe de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito sobre el estado actual del proceso de reconfiguración del consorcio que ejecuta el proyecto de la Primera Línea del Metro de Quito; y, sobre el estado de ejecución de la obra.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Dado la complejidad de los temas que hemos discutido y la hora, yo sugiero que ajustemos el tratamiento del último tema, me

parece, no sé si el resto de compañeros están de acuerdo, nos concentremos exclusivamente a ver la situación de Odebrecht, que fue el pedido inicial. Sobre la ejecución, creo que no ha habido información suficiente, nunca es suficiente, pero ha habido presentaciones de cómo está el avance, creo que la última presentación se dedicó bastante tiempo al avance. Nos han entregado una documentación que son de muchas páginas, la mayoría son fotografías con algo de letras y me parecería a mí pertinente, para poner atención suficiente, concentrarnos específicamente en el tema de Odebrecht.

SEÑOR ALCALDE: Concejal, el problema como usted conoce, en una sesión extraordinaria no se puede modificar el orden del día; el punto del orden del día incluye ambos aspectos. Lo que sí le puedo ofrecer, señor concejal si le parece, es que la segunda parte sea muy abreviada, sea muy resumida, de tal manera que ocupe muy pocos minutos. Vamos, primero, a tratar la situación del Consorcio, por supuesto, ese es el primer elemento del orden del día; y, el segundo, que es un informe de avance de obra que lo queremos hacer para que ustedes estén al tanto exactamente de lo que está pasando con la construcción del Metro, sea algo tremendamente breve, yo creo que ese es el espíritu.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Oigamos lo de Odebrecht.

SEÑOR ALCALDE: Señor gerente, por favor, adelante.

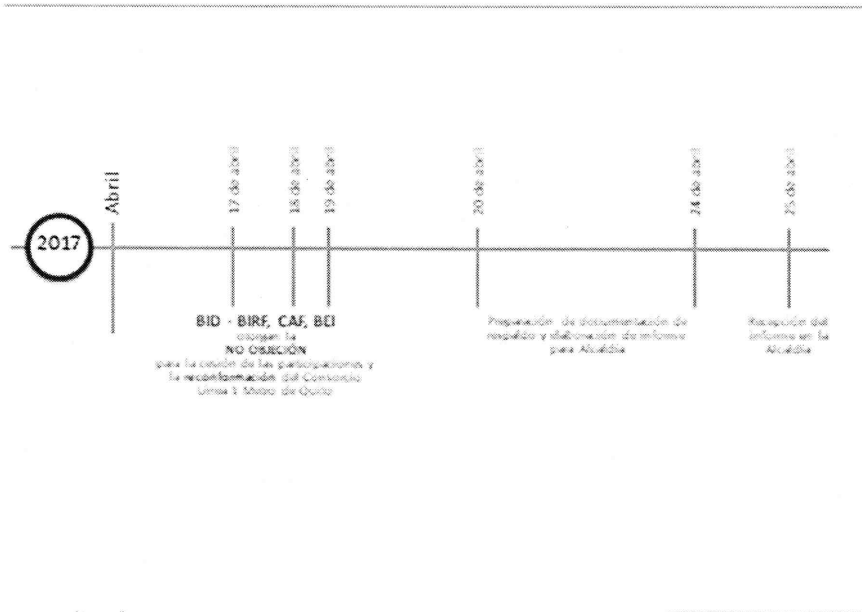
Salen de la sala de sesiones las concejales: Abg. Renata Salvador, Sra. Karen Sánchez; y, concejal Lcdo. Eddy Sánchez, a las 21h07 (13 concejales).

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METRO DE QUITO: Buenas noches, señor Alcalde, señoras y señores concejales, voy a hacer una presentación sobre el proceso de reconfiguración del Consorcio Línea Uno Metro de Quito, Acciona-Odebrecht.

En términos de antecedentes me gustaría muy rápidamente nos enfoquemos a los hechos más relevantes que han ocurrido durante los últimos dos meses, para refrescar la memoria.

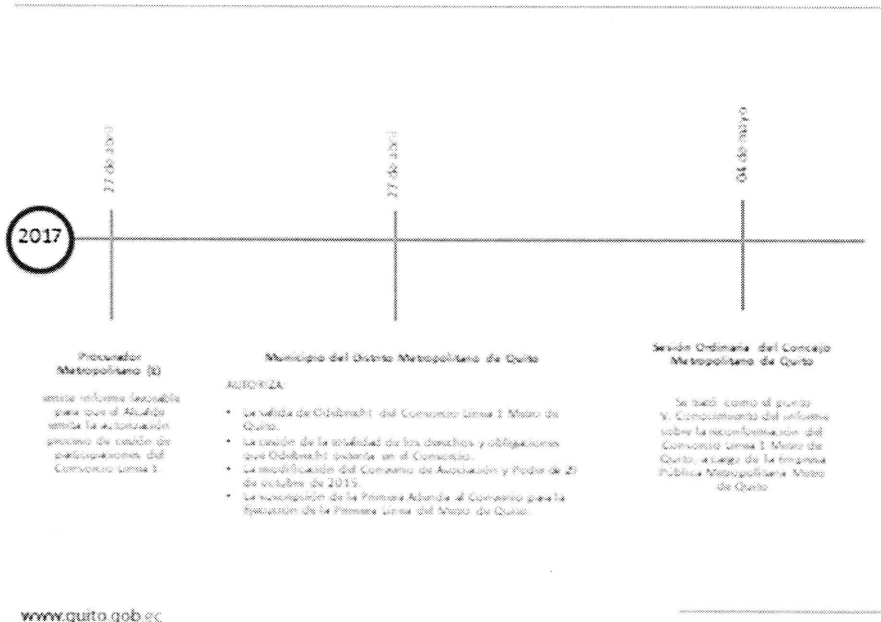
Procede a dar lectura a las siguientes láminas:

ANTECEDENTES:



www.quito.gob.ec

AUTORIZACIÓN DEL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO:



www.quito.gob.ec

PROCESO DE RECONFORMACIÓN DEL CONSORCIO:

2017

- El 03 de mayo de 2017, el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito solicitó al Consorcio Línea 1 Metro de Quito le informe el estado de los actos jurídicos conducentes a la reconformación del mismo.
- Hasta el momento, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito no ha recibido información sobre el perfeccionamiento de los actos jurídicos que deben celebrarse entre los miembros del Consorcio para la reconformación del mismo.

www.quito.gob.ec

En ese sentido, dentro de este proceso de reconformación del Consorcio, creo que debemos tener en cuenta los siguientes aspectos:

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:

PROCESO DE RECONFORMACIÓN DEL CONSORCIO:

2017

- Hay que recordar que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, al emitir la autorización que viabiliza la cesión de participaciones, cumplió ya lo que corresponde en relación a la solicitud conjunta de reconformación presentada por los apoderados de los miembros del Consorcio Línea 1 Metro de Quito. Por tanto, es de cargo y responsabilidad de los miembros del Consorcio requirente los actos jurídicos que conduzcan al perfeccionamiento de la cesión y consecuente reconformación del mismo.
- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito ha mantenido, de conformidad con la normativa FIDIC que rige el contrato, permanente contacto con los organismos multilaterales respecto del desarrollo del proceso de cesión de participaciones y reconformación del Consorcio Línea 1 Metro de Quito, en espera de contar con los instrumentos, actos y contratos de cargo del Consorcio que en legal, formal y debida forma perfeccionen la reconformación del mismo.

www.quito.gob.ec

Hasta ahí, señor Alcalde, señores concejales.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: En realidad los elementos que nos ha presentado el gerente no constituye ningún elemento nuevo, y yo sí quiero decir, enfáticamente, que la obligación del Municipio y de la Empresa no es solamente cumplir con esta consulta o este pedido de autorización a la banca multilateral para que se reconstituya el consorcio, tal como lo pidieron ellos, sino estar perfectamente informados; y los señores del Consorcio tienen la obligación de informar, pero es elemental que tiene la obligación de informar, cuando uno contrata una empresa, cuando el Municipio contrata una empresa para cualquier cosa, el rato que el Municipio que le contrató, le pide información, tiene la obligación de informar. Entonces, a mí me resulta realmente una cosa complicada, por decir lo menos, que se le haya pedido el 3 de mayo información y estamos a finales de junio y no se tenga ninguna información nueva, después de todos los problemas que ha causado esta Empresa Odebrecht, incluso al tema de la conformación del Consorcio, que pide primero salir, después ya no quiere salir.

Nuestra opinión ha sido clara y pública: nosotros queremos que se vaya Odebrecht, que se vaya diciendo todo lo que deba decir, sobre todos los contratos de Odebrecht; pero el Municipio tiene la obligación de hacer el seguimiento riguroso, sistemático, a

tiempo, de lo que está pasando con el Consorcio; y me parece a mí que si uno solicita información, pasa mes y medio o más y no le entregan, es necesario Alcalde, exigir que conteste, que conteste exactamente qué es lo que está pasando.

¿Ya no se va a desconstituir el Consorcio?, ¿se han vuelto a poner de acuerdo entre las dos empresas?, ¿se mantiene todavía la intención de salir?, ¿están negociando qué?, porque aparentemente el rato que Odebrecht decide ya no salir del Consorcio, se suspendió todo, ya no hay ningún acto legal de reconstitución del Consorcio, ya quedó ahí mismo, ¿es esa la realidad que estamos viviendo?. Todo indica de alguna comunicación que se nos leyó en la ocasión anterior, que incluso aparecía como una suerte de tensión entre los dos miembros del Consorcio. Por eso, no puede un proyecto tan importante para la ciudad, debatirse en medio de esa tensión y de esa imagen pública, que es absolutamente inadecuada y creo y planteo aquí con frontalidad, Alcalde, tendrá nuestro apoyo, exija información actualizada, clara, precisa, sobre cuál es la situación del Consorcio, eso es lo que uno espera y eso es lo que yo pido de manera expresa en este momento.

DR. GIANNI FRIXONE, PROCURADOR METROPOLITANO (E): Señor Alcalde, señores concejales, coincidiendo perfectamente con lo expresado, de lo que se puede ver en la exposición y como ha informado el Gerente de la Empresa Metro de Quito, se ha ido haciendo un acompañamiento; sin embargo, creo que entiendo lo que hace referencia el Gerente del Metro, es que no ha llegado un consolidado que pueda verificar los datos que perfeccionaban la cesión solicitada en conjunto por los representantes. En alguna oportunidad cuando me lo solicitaron, yo les expresaba que se trata de un negocio jurídico inter partes que está radicado en el Consorcio y de esa manera en este momento lo que entiendo yo es que no tenemos un acto que haya perfeccionado efectivamente esta cesión, para que a partir de aquello se produzca la reconfirmación.

Entendemos que se encuentran en conversaciones, en diálogos, en ver si es que funciona, no funciona, pero es un tema que está dentro de la potestad del negocio jurídico que se encuentra cifrado dentro del Consorcio como privado, eso no obsta, por supuesto, a que como usted está viendo y comentando, se siga haciendo el acompañamiento y de alguna manera se solicite mayor información respecto de eso, pero una cosa es la información, y otra cosa son los actos que pueden dar el perfeccionamiento a la cesión, eso es importante tenerlo tal vez claro para poder cifrar que las relaciones con el Consorcio son conjuntas.

En definitiva, lo que sucede es que no tenemos noticia de un desenlace de lo que fue la negociación inicial, de los actos que tenían que haberse dado para que esa negociación se haga efectiva y en consecuencia a partir de hacerse efectiva esa cesión, se perfeccione la reconfiguración del Consorcio, es lo que quería explicar, señor Alcalde.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Lcdo. Eddy Sánchez, a las 21h19 (14 concejales).

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Por favor si me permite, créame que tengo claro de que el Municipio ni la empresa puede intervenir para decirle: "ya, el Consorcio se reconstituye y punto"; más bien, la información que uno podría sospechar que existe es que ya no hay tal recomposición del Consorcio, de acuerdo a la última decisión de Odebrecht, pero lo que sí tenemos que estar es bien informados y usted está en la obligación de informarnos, ¿ya se renunció?, ¿están negociando?, ¿en qué punto de la negociación están?, ¿qué actos van a hacer?, ¿qué se va a hacer?, eso es lo que se pide, porque además, la imagen de Odebrecht le hace daño al proyecto; entonces saber exactamente qué es lo que está pasando es absolutamente indispensable, y es obligación del Concejo, del Alcalde, del Gerente, exigir esa información. Por favor, eso es lo que pido, a lo mejor no vamos a pedir ningún acto de desconstitución del Consorcio, a lo mejor ya no hay eso.

SEÑOR ALCALDE: Señor Procurador, tal vez es importante aclarar. Señor concejal, no es que nosotros no hemos solicitado información, yo creo que es importante que el señor Procurador aclare el punto para que no existan dudas al respecto.

DR. GIANNI FRIXONE, PROCURADOR METROPOLITANO (E): Señor Alcalde, señor concejal, como bien ha dicho el señor Gerente del Metro, ha habido un acompañamiento en ese sentido, tenemos entendido que están dentro de las conversaciones para ver si se perfecciona o no, es lo que podemos informar en este momento, pero como le explicaba no tenemos concreta la información de si se ha perfeccionado los actos que tenían que perfeccionarse para dar la transferencia. Tan pronto tengamos alguna noticia de ese particular, por supuesto, es la obligación hacérsela llegar para conocimiento y valoración del Concejo.

CONCEJAL SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias Alcalde, yo también por la misma línea del concejal Jorge, la contratación con el Consorcio se ha hecho bajo las leyes nacionales, los créditos con los multilaterales se ha hecho respetando las políticas de estos organismos, por tanto, una cosa no tiene nada que ver con la otra. Mi pregunta

al respecto es ¿cómo se va a solucionar la desintegración del Consorcio?, cuando está expresamente prohibido en la contratación pública; es decir, estamos atados de pies y manos, esto prohíbe la contratación pública, pero quisiera saber ¿qué mecanismos o qué vamos a hacer nosotros como Administración, como Quito, para este tema de la disolución?, y también creo que es muy prudente lo que dice el colega Jorge Albán, debemos exigir. Yo creo que no nos quedemos de brazos cruzados y esperar a que nos dé la información, yo sé que usted está insistiendo, señor Alcalde, pero tomemos otras medidas mucho más fuertes.

Yo, por ejemplo, pediría que venga el Gerente de GMQ y también nos informe, debemos nosotros como Concejo Metropolitano tomar nuestras atribuciones y exigir que se presente, porque nosotros también tenemos que dar una respuesta a la ciudad, también somos corresponsables de lo que está sucediendo sobre el tema del Metro, todos queremos el Metro, pero no quisiera que nuevamente nos gane el tiempo y pierda la ciudad por este tema de Odebrecht.

Yo, sí creo que Odebrecht tiene que irse, yo lo había anunciado que se iba a ir, le había dicho con mucho tiempo de anticipación, pero tiene que venir alguien a informarnos, yo creo que el hecho de que sólo "papeles van", "papeles vienen", no creo que sea lo prudente.

Podríamos ir con un pedido ante un juez, pero eso nos demoraría mucho más, entonces yo creo que podría elevarlo a moción, si tengo el apoyo de los concejales, que venga el Gerente de GMQ y nos informe qué es lo que está sucediendo, él es de "Acciona", que nos informe cómo están las conversaciones, porque de lo contrario siempre estamos en la espera de ellos y de la voluntad de ellos, más no nosotros como dueños de la ciudad y dueños del Metro, porque nosotros necesitamos que esa obra se termine lo antes posible y que nos den toda la información que necesitamos como autoridades, como representantes de la ciudad, y no estar a la disposición y al buen gusto de ellos, si quieren vienen, y si no, saben qué, estamos conversando, no señores, ellos tienen que cumplir, ellos tienen que respetarnos a nosotros como ciudad, y nosotros los concejales, usted señor Alcalde, debemos hacernos respetar con estos Consorcios, que el hecho que porque nos dan el dinero pueden hacer lo que les da la gana, no señores, a Quito se le respeta, y ellos tienen que informarnos, bueno, perdón, no nos dan, los multilaterales son los del dinero, pero reciben ellos el dinero sin problema de los multilaterales, a eso quería referirme, pero a Quito se respeta y creo que nosotros como autoridades debemos exigir que se nos dé una respuesta y no se nos dé más vueltas, porque luego la ciudad va a decir: los concejales o esta Administración no hizo nada y ahora el costo del Metro sube más, y

ahora esto está pasando, no, nosotros debemos exigir que venga a darnos "Acciona" una información de cómo están las conversaciones con Odebrecht, porque si Odebrecht no quiere darlas, "Acciona" también es parte del Consorcio y debería venir a informarnos, nada más Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Una aclaración concejala, el representante de GMQ de hecho es quien va a continuación a tomar la palabra para presentar su informe, eso al respecto de la referencia que usted hizo sobre GMQ.

Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Pedro Freire, a las 21h25 (13 concejales).

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Yo quiero saber, en las hojitas, en el informe que nos han entregado, el 25 de abril hay una recepción de informe en la Alcaldía, si es que nos pueden hacer conocer ese informe.

Segundo, yo sí quiero saber lo que ha señalado Jorge, me parece también que es importante que nos digan ¿cuál es la relación con Odebrecht y en qué condiciones se va a dar la salida?, ¿si se da o se está dando ya?, ¿en qué condiciones?.

Por otro lado, ¿qué acciones ha emprendido la Alcaldía, ha realizado la Alcaldía para precautelar los recursos de los quiteños y asegurar la continuidad del Metro?.

A mí me parece que necesitamos un detalle de estos temas y me da pena el tratamiento que le da a este tema, Alcalde, ponernos sin información a tratar, mire la hora que estamos discutiendo y hacerlo apresuradamente, yo creo que no es darle una importancia que tiene este proyecto para la ciudad.

SEÑOR ALCALDE: Concejala le recuerdo que ustedes en la última sesión me solicitaron incluir este tema en la siguiente sesión y así lo he hecho, e incluido este tema en la siguiente sesión extraordinaria del Concejo, ahora resulta que es "palo porque bogas y palo porque no bogas", estamos tratando el tema.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Hay otros temas que hemos tratado señor Alcalde, sin información de respaldo.

SEÑOR ALCALDE: Señora concejala, repito, he actuado tan rápido como ustedes me lo han pedido, estoy incorporando este punto en el orden del día y estamos proporcionando la información que existe, esta es la información que tenemos, estamos informando todo lo que tenemos y estamos siendo absolutamente claros en

cuál es el estado de las cosas y por supuesto también las limitaciones jurídicas que como Municipio tenemos en este proceso. Hemos hecho lo que como Municipio nos corresponde, pero precisamente para precautelar el proyecto es que tenemos que ser muy cautos, en ser plenamente estrictos en cumplir la normativa y no ir más allá de lo que como Municipio nos corresponde, jurídicamente hemos hecho lo que como Municipio nos corresponde, emitir la autorización para la reconfiguración del Consorcio mediante la salida de la Empresa Odebrecht, y eso lo hicimos tan pronto recibimos la autorización correspondiente de los cuatro organismos multilaterales. Repito, eso es lo que tenemos que hacer conforme la normativa nacional, conforme las políticas de los multilaterales, conforme las normas FIDIG que rigen el contrato, precisamente para precautelar el proyecto tenemos que ser muy tinosos y tremendamente cuidadosos en respetar las normas al pie de la letra y eso es lo que estamos haciendo.

Hemos sido claros en señalar que el perfeccionamiento de la reconfiguración, ahora, en este momento, a partir de que nosotros emitimos nuestra autorización, depende única y exclusivamente de los miembros del Consorcio, eso es lo que dice la ley, y eso tenemos que cumplir. Ahora, ¿cuál es nuestra obligación?, velar porque la obra continúe avanzando de forma adecuada, que se cumpla el contrato y eso es lo que estamos haciendo, concejala, y sobre eso también queremos informar esta noche.

Queremos informar el estado de avance de la obra para que ustedes puedan constatar que la obra está avanzando de forma tremendamente satisfactoria; es decir, queremos que ustedes puedan constatar que estamos cumpliendo con nuestra responsabilidad de velar por la ejecución de la obra, porque a pesar de que existe este proceso de reconfiguración, que tiene que todavía perfeccionarse, y eso depende de los miembros del Consorcio, a pesar de que ese es un proceso que no depende en este momento del Municipio; el Municipio sí está garantizando que el proyecto continúe de forma adecuada y eso es lo que queremos que ustedes constaten con la presentación que haremos a continuación sobre el estado de avance de la obra, por eso es tan importante hacerla, para demostrar que estamos cumpliendo con esa responsabilidad.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Gracias Alcalde, sobre todo muy preocupada Alcalde por la información que se está entregando; es decir, del propio Municipio se nos dice que se le envió una carta el 3 de mayo, y a 23 de junio no se le ha contestado, eso es sumamente preocupante Alcalde y eso no es cuestión de tino, ni de delicadeza, es un tema de responsabilidad del Consorcio que se le conteste a su contratante, Municipio de Quito, y esto más por un tema de respeto a la ciudad. A

mí si me parece preocupante que como Municipio, que como ciudad, nos quedemos tranquilos después de que no haya esta contestación.

SEÑOR ALCALDE: Concejala, quizás vamos a aclarar.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Alcalde, déjeme terminar. Aquí yo escuché hace un momento en que algo se conoce, este es un tema oficial Alcalde, que se lo debe contestar por escrito, si están en un proceso, que se lo diga, que si no están en el proceso de reconfirmación, también que se lo responda por escrito Alcalde, pero no dejemos que se irrespete de esta manera a la ciudad.

Yo he comentado desde hace mucho tiempo, Alcalde, que si bien es cierto este es un tema de estricto derecho de las partes, el Municipio tome las medidas necesarias en el marco de sus competencias, para que esto no tenga ninguna intervención, ni influencia en la continuidad del "Metro de Quito". Yo creo que eso tiene que ser aclarado, Alcalde, que no se dé una conversación, que se nos conteste por escrito por respeto a la ciudad.

DR. GIANNI FRIXONE, PROCURADOR METROPOLITANO (E): Señor Alcalde, señores concejales, señorita concejala, lo que se ha expresado y lo que se ha expuesto es que lo que se requirió fue el informe sobre el resultado de lo que es la cesión, el desenlace, el resultado, finalmente el acto verificado y perfeccionado. Si me permite, sólo para tener un poco de claridad en el tema, independientemente de la autorización; la autorización lo que hace es viabilizar que las partes que solicitaron voluntariamente la reconfirmación, no es que nadie les pidió, ellos solicitaron en conjunto y que esas partes puedan a partir de aquello realizar todos los actos que permitan la cesión y luego la reconfirmación, entonces lo lógico es que se presente la información del resultado de esa sesión, para que a partir de aquello se dé la reconfirmación. Se ha requerido el informe de resultado, el resultado sería los actos finales que constituyen precisamente esa sesión y que desataría luego la reconfirmación. Esa información de resultado; el resultado de todos esos actos es lo que no ha sido remitido.

Nosotros no tenemos un conocimiento de qué forma se está llevando la negociación o que pueden de alguna manera enfrentar las partes dentro de esa negociación, porque como de alguna forma u otra hemos dejado cifrado, eso corresponde a un negocio jurídico privado. A nosotros se nos deberá, en su momento, informar respecto del resultado de todo ese proceso para ver si es que concluye precisamente con una cesión que posteriormente llegue a la reconfirmación o de hecho no

concluye con ese final, pero es una información de resultado que todavía no se ha dado, es por eso que no se puede facilitar eso en este momento.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Gracias Alcalde, en la presentación que se nos acaba de hacer, no dice un informe de resultados, dice: que se informe, entiendo yo, el estado de los datos jurídicos conducentes a la reconfirmación del mismo, no se habla de resultados, se habla de un estado, deberían decir, se continúa o no se continúa, pero que se conteste, Alcalde, que se conteste.

SEÑOR ALCALDE: Señor Procurador, por favor, aclare que justamente son esos actos jurídicos los que perfeccionarían el proceso de reconfirmación; es decir, son esos actos jurídicos los que determinarían el resultado del proceso de reconfirmación. Señor Procurador, por favor.

DR. GIANNI FRIXONE, PROCURADOR METROPOLITANO (E): Sí, señor Alcalde. Ratificando lo indicado, a partir de lo autorizado, una serie de actos jurídicos que permiten que se perfeccione el acto solicitado de cesión, por eso de alguna manera se entiende que son esos actos jurídicos los que terminan siendo a su vez el resultado de la cesión, si no existen esos actos jurídicos, no se perfecciona la solicitud, si no se perfeccionan esos actos jurídicos, no se perfecciona la cesión y si no se perfecciona la cesión, en consecuencia no se activa la reconfirmación, teniendo de base, que responde a un acto voluntario, sobre todo voluntario, conjunto de los miembros del Consorcio.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: ¿Odebrecht está siempre ahí?

DR. GIANNI FRIXONE, PROCURADOR METROPOLITANO (E): Al momento, para los efectos jurídicos, el Consorcio sigue siendo el Consorcio con el que se contrató, el Consorcio Acciona-Odebrecht. Mientras no se perfeccionen los actos de la cesión, no hay paso a lo que es la reconfirmación y mientras esa cesión no se produzca, no hay una reconfirmación de las participaciones, por salida o por cualquier otro cambio que fuera planteado. Entonces, en el momento el Consorcio sigue siendo Acciona-Odebrecht; la relación contractual del Municipio se mantiene con el Consorcio en su conjunto y por eso he manifestado en varias oportunidades que la relación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es con el Consorcio y no necesariamente con sus integrantes, sino como una entelequia legal que establece un solo individuo de contraparte contractual, señor Alcalde.

CONCEJAL ECON. LUIS REINA: En una sesión anterior se nos dijo que el personal clave que Odebrecht dejó de actuar, cuando se dio esta autorización, cuando se daba este proceso, ahora que ya no se van y entonces qué pasó mismo con el personal clave, tenemos derecho a saber, ¿qué responsabilidades tiene Odebrecht en el proceso de ejecución de la obra?, y ¿cómo se están solventando cada una de esas responsabilidades?, porque aquí se nos dijo: personal clave ya está relevado, eso se nos informó aquí, claro, y entonces yo me pregunto, la Alcaldía con este silencio, con esta confusión de que se va, que no se va, que se queda, que no se queda, nos dice que es preocupada porque se continúe con la obra. Sí, nos interesa que continúe la obra, que no ponga en riesgo, ni el cronograma, ni las características técnicas, pero también nos interesa que hacia futuro no se ponga en riesgo nada.

Yo me pregunto, qué estamos haciendo para salvaguardar a futuro, ¿no habrá que recurrir hacia entes jurídicos judiciales que permitan tomar medidas contra el patrimonio de Odebrecht?, porque es universal y conocido y ellos han declarado que actúan de manera no jurídica, ellos han declarado que son corruptores y corruptos, porque a mí, esa rueda de molino no me la trago, que para todos los convenios, en todos los países han sido corruptos y corruptores y para el "Metro" se volvieron "santitos", no les creo, muchas gracias.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Se da por hecho que el proceso de cesión sigue adelante, pero la última información que tenemos es que Odebrecht retiró eso, ya no hay cesión, es la última información formal que tenemos. Entonces qué resultado de la cesión va a haber si lo último que sabemos formalmente es que Odebrecht dijo: "no, ya no me retiro, y ya le comuniqué el 29 de diciembre a la Empresa Acciona, que no me voy del Consorcio", y luego hicieron una visita los nuevos representantes de la Empresa Odebrecht a varios concejales, a decir que se quedaban y que estaban negociando un acuerdo con la Fiscalía para revelar toda su intervención en el Ecuador y ese acuerdo con la Fiscalía está firmado, lo firmaron hace poco, será un par de semanas, tal vez. Entonces, ¿en qué punto estamos?, eso es elemental; es decir, a mí me parece que es elemental que desde la conducción, que desde el contratante, estemos perfectamente bien informados de lo que esté pasando; y evidentemente que no podemos intervenir en que "si venda", "no venda", eso es efectivamente otro problema, en que el Municipio, a lo mejor, no tiene un papel que jugar, un rol que jugar, a lo mejor no lo tiene, a lo mejor hay otros mecanismos para resolverlo, pero hay que estar perfectamente informados y perdónenme, es que realmente a ratos uno no entiende, un informe como éstos, por favor, para un tema tan delicado, me obligan a ser más duro, sinceramente, un informe como éste para un tema tan delicado; es decir, discúlpenme, me obligan a ser más duro de lo que

uno quisiera. Entonces, requerimos un informe porque es elemental, de que el contratante haga un seguimiento sistemático, riguroso, claro, de la obra, obvio, también de un Consorcio que además ha expresado por lo menos, por decir lo menos, ha enturbiado un poco el ambiente.

Entonces, por favor, me va a repetir: "no tenemos autoridad, ni competencia, y estamos conversando", ¿quién está conversando?, ¿qué mismo hay?, de lo que le oigo, a ratos a ustedes, dan por hecho que la cesión sigue, pero la última información oficial es que Odebrecht ha decidido no salir, esa es la última información oficial.

DR. GIANNI FRIXONE, PROCURADOR METROPOLITANO (E): Señor Alcalde, señor concejal, efectivamente, para todos los efectos en este momento, la solicitud que se generó en primera instancia, la autorización que se otorgó, marcaron un camino administrativo de perfeccionamiento de actos jurídicos, yo creo que es un primer proceso que hay que tenerlo claro. Si bien es cierto, en determinado momento hubo una comunicación de uno de los partícipes de ese negocio jurídico que fue Odebrecht, en donde dice: "se ha suspendido las tratativas", y hubo en su momento también un desmentido por parte del otro miembro, que decía: "no se ha suspendido estas tratativas", eso nos demuestra que como Municipio no tenemos una claridad de ese resultado porque es un negocio jurídico privado.

Finalmente, si se llegara a producir una desavenencia entre las dos partes que intervienen en ese negocio jurídico-privado, eso tiene que ser por parte de quien quiera hacer ejecutar el negocio jurídico, llevado a la autoridad competente para que lo haga ejecutar, esa es su potestad, es su derecho y además su obligación dentro de un negocio jurídico, y ese es el Consorcio en su conjunto, que no nos ha comunicado otro particular. No hay un resultado respecto de lo que ellos mismo solicitaron y eso es lo que no podemos informar, porque no es competencia del Municipio el negocio jurídico-privado, es lo que estoy tratando de explicar.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Lo raro es que no nos contesten, por favor, es lo que estoy diciendo.

DR. GIANNI FRIXONE, PROCURADOR METROPOLITANO (E): Lo que yo le he manifestado es que por supuesto, que el acompañamiento tiene que darse, pero nosotros pedimos una información de resultado, al momento no hay un resultado, ni a favor, ni en contra del perfeccionamiento de la cesión y en consecuencia de la reconformación. Habrá que insistir para ver en qué termina esto, pero lo que sí quiero ser claro, señor concejal, y es en aras de tener el ámbito jurídico claro, es que

respecto de ¿qué negocien?, ¿cómo negocien?, y ¿cómo lo estén llevando?, hay bastante de particularidad en la negociación privada de ellos; el Municipio, y creo que en eso coincidimos, cuando conversamos, no tiene esa potestad de forzar esos actos.

Esos actos pueden ser forzados si es que hubiera alguna desavenencia o algún inconveniente entre ellos por la autoridad competente que haga valer el derecho de una de las partes en ese negocio; al momento, jurídicamente, usted dice y da por descontado que la cesión sigue, porque no hemos tenido una novedad de resultado en contra, por parte del Consorcio o de los dos miembros, que nos digan que esa cesión no corre, porque es el Consorcio el que solicitó en conjunto esa situación, eso es lo que está pasando al momento concejal.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Solamente para entender un poco este tema, quisiera hacer un par de preguntas, si me lo permite el gerente. Señor Gerente, ¿alguno de los miembros del Consorcio le ha manifestado a usted su posibilidad de separarse últimamente?.

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METRO DE QUITO: No nos han expresado de una forma oficial.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Para el señor Procurador, ¿hay alguna posibilidad de que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito vaya al Consorcio a decirle a la mitad del Consorcio, tenga la gentileza y lárquese?.

DR. GIANNI FRIXONE, PROCURADOR METROPOLITANO (E): No, como he explicado es un negocio jurídico privado.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Yo voy a poner una comparación. La Unidad de Talento Humano del Distrito Metropolitano, así como las unidades que manejan la parte presupuestaria conocen mi situación hogareña en el sentido de que esté casado, soltero, viudo, divorciado y si tengo hijos dependientes o independientes, si me llevo bien o me llevo mal con mi pareja, no es problema del Distrito Metropolitano, porque no tiene nada que ver y no me puede inducir a portarme bien en la casa o a divorciarme de mi esposa, es exactamente igual lo que pasa con Acciona-Odebrecht, podemos gritar, patear, si no quieren, no nos darán la información, hasta donde yo entiendo ¿verdad, Gerente?.

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METRO DE QUITO: Así es, señor concejal.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Ya, entonces no lo discutamos, recemos para que se vayan, gracias Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Yo quisiera pedirle al señor Gerente que responda la inquietud del concejal Reina, que quedó pendiente, por favor.

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METRO DE QUITO: Con respecto al tema del personal clave, en la sesión anterior se informó que todo el personal clave había sido primeramente llevado en debidos informes técnicos a los multilaterales, que lo revisaron, revisaron en términos de las hojas de vida, las calificaciones, los méritos de todos y las experiencias de todas esas personas clave, que ya ha sido sustituido, esto le fue informado por la línea regular, por parte del contratista a fiscalización y fiscalización hace mucho tiempo, hace varios meses en realidad nos informó, de tal suerte que todo el personal clave que se determinaba en los pliegos de la licitación ha sido debidamente llenados y cumplidos, de tal suerte que eso está plenamente funcionando.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Es decir, es un diálogo de sordos, es como querer "tapar el sol con un dedo", es como comparar las desavenencias matrimoniales del concejal Ponce, con el contrato más grande que tiene la ciudad y el país, es lo mismo, mis problemitas personales ¡qué le importa al Municipio!, evidentemente, pero aquí estamos hablando del contrato más grande que tiene la ciudad, por favor, de reclamos no podemos hacer nada, por favor, eso es lo que a mí me fastidia, que un mes veinte días y no respondan, eso es el colmo, eso es inaceptable, eso es falta de gestión, discúlpenme, eso es falta de gestión, para eso está, para defender los intereses, para saber, para estar bien informado de todas las cosas. Eso es falta de gestión, discúlpenme y ese es el mensaje que quiero mandar y hay que pedir y hay que insistir y hay que exigir un informe, tienen la obligación de informarnos. Si dicen que están conversando, pongan formalmente que están conversando o ya desistieron de la cesión, perfecto, ya desistieron de la cesión o la cesión está en este punto, perfecto, eso tienen que informar, por favor. Es ponerse a la defensiva no aceptar, no asumir, que dejar que no nos respondan, es un problema que no podemos hacer nada, discúlpenme, no es así, tenemos la obligación de hacerlo.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Gracias, yo había pedido la palabra, justamente para decir que de ninguna manera se puede comparar la responsabilidad tan grande que tiene el Municipio y que tiene esta Alcaldía en este momento sobre este proyecto, que es el más importante. Con mucho respeto, Marco, a mí me parece que eso está fuera de lugar esa comparación, a mí me parece que es un tema al que deberíamos respetar muchísimo, porque no solamente estamos aquí discutiendo nosotros, los que nos hemos quedado, porque nos interesa este tema, sino y sobre todo porque los ciudadanos afuera están esperando saber que está pasando con esto, y a mí sí me parece que hay que tener muchísima más delicadeza y mucho más cuidado en cómo se hacen las comparaciones, por respeto a la ciudadanía, ya que no se respeta a los compañeros que estamos aquí.

A mí sí me parece, Alcalde, que se ha dicho muy tajantemente que tenemos que esperar respuestas; entonces, Alcalde, no podría haber permitido que se presente este informe por su responsabilidad, porque a usted le están haciendo quedar mal, el Gerente que está aquí, el señor Anderson que supongo preparó este informe le está haciendo quedar mal a usted, son dos hojas, porque dos de las hojas tienen el título de Quito. Entonces, a mí me parece que no solamente por defensa de lo que significa el proyecto, sino porque usted tiene que cuidar, también como cuida su posición.

Aquí debería demostrar señor Alcalde, qué es lo que sucede, y yo sí quisiera saber, por último, que nos diga hasta cuándo vamos a esperar; entendemos todo el tema legal, señor Procurador, créanos que después de tanta explicación que usted ha hecho y el esfuerzo para que entendamos aquí, entendemos, pero ¿hasta cuándo el Municipio va a esperar esto?, ¿vamos a esperar que se dé legalmente, un mes, dos meses, no sé cuánto tiempo?, o ¿vamos a tomar alguna decisión?, es mi pregunta, ¿qué vamos a hacer?, gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejala, creo que es importante tener en claro lo siguiente: el único interlocutor que tiene el Municipio es el Consorcio; el Municipio no realiza interlocución con cada uno de los miembros del Consorcio, sino con el Consorcio como tal, eso es importante señalar y fue al Consorcio al que se solicitó la información que estamos señalando. Nosotros necesitamos información sobre el desenlace de este proceso, de si se concreta o no se concreta, insistiremos en esa información, por supuesto, insistiremos en esa información, pero debo señalarle que nosotros no podemos establecer plazos, porque la ley no lo establece, concejala, que más quisiéramos que exista aquello, pero la ley es clara y nosotros estamos cumpliendo la ley, porque el no hacerlo pondría en riesgo, el día de mañana lo

volvería vulnerable jurídicamente, es lo que quiero que ustedes comprendan, tenemos que ser absolutamente cuidadosos en esto y así lo hemos sido.

El Municipio de Quito hizo lo que le corresponde al emitir su autorización, a través de la cual viabilizó la reconfiguración del Consorcio mediante la salida de la Empresa Odebrecht y lo hizo de forma inmediata, tan pronto recibimos la no objeción de los organismos multilaterales. Ahora, lo que resta como he mencionado varias veces, es un proceso entre las partes, sobre el cual por supuesto podemos insistir aparentemente en recibir información, por supuesto que sí, pero el desenlace del proceso no depende del Municipio, y no lo digo yo, lo dice la ley y no podemos establecer plazos, concejal, porque la ley no lo establece.

Esa es la situación jurídica en la que estamos, nosotros, por supuesto, esperamos que esto ocurra lo más pronto posible, pero no es algo que esté en manos del Municipio, por favor, eso es lo que quiero que comprendan, no está en manos del Municipio, no podemos establecer plazos porque este es un tema entre partes, entre los miembros del Consorcio y cualquier acción adicional a la que hemos realizado, implicaría hacer algo que no está establecido en la ley, y eso sí pondría al proyecto en condición de vulnerabilidad a futuro; precisamente, para preservar y cuidar el proyecto tenemos que ser tremendamente cuidadosos en ser estrictamente apegados a la ley, así lo hemos hecho hasta el momento y así vamos a seguir.

Repito, podemos insistir cuantas veces queramos en pedir información, y lo vamos a hacer, por supuesto, vamos a acoger el planteamiento de ustedes, señoras y señores concejales, lo vamos a hacer, pero también quiero que ustedes lo tomen en cuenta que en paralelo estamos haciendo todo lo que debemos hacer para precautelar la continuidad de la obra y se está cumpliendo el cronograma, está avanzando de forma satisfactoria, esa es nuestra responsabilidad y la estamos cumpliendo y la seguiremos cumpliendo.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Muchas gracias Alcalde. A mí me parece que aquí estamos desdibujando un poco las cosas, quiero preguntarle, Gerente, ¿la obra está tal vez retrasada?.

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METRO DE QUITO: Seguimos en cronograma.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Está en el cronograma, ¿alguien se ha llevado la plata?, ¿se han llevado los materiales o cosas por el estilo?.

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METRO DE QUITO: Por supuesto que no.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Y una pregunta para usted, señor Alcalde, yo estuve en la apertura de sobres, que no eran sobres sino armarios de Odebrecht. Cuando Odebrecht fue expulsado del país a mí me pareció muy bien, ¿fue usted quien los trajo de vuelta?, no tengo más preguntas señor Alcalde, gracias.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: No sé, es increíble lo que pasa en este Concejo, yo quiero decirle Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Señores concejales, señora concejala, quiero llamar a la calma a todos, por favor.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: A mí, insisto, me preocupa, yo quiero pedirle, aquí están en juego 1.700 millones de dólares y son recursos públicos y que tengamos el tratamiento, insisto, que le estamos dando a este tema, hubo un allanamiento, recordarle al concejal Marco Ponce, de la Fiscalía, no es para solicitar como el Alcalde dice, información. Yo quisiera pedirle, Alcalde, que nos entregue información por escrito, con la base legal, el sustento legal firmado, un informe suyo con el respaldo del Procurador, ¿cuáles son las acciones legales que se han emprendido con relación a este tema?, ¿qué acciones ha realizado?, que nos diga por escrito para enseñarle a la ciudadanía y se expulse a la empresa, precautelando la continuidad y la garantía que se avance con este proyecto que es importante y trascendente para la ciudad.

Que nos escriba, insisto, la base legal; es decir, cuál es el sustento legal que le paraliza al Municipio para no hacer nada frente a la existencia, no presunción, constatación de una empresa corrupta en Latinoamérica, entonces frente a eso quedarnos sin hacer nada y esperando que sigan como están las cosas, insisto, me parece de una irresponsabilidad total y pido por escrito con respaldo del Procurador las acciones que se han hecho, el respaldo legal para no hacer nada y permitir que siga el Consorcio como está, para darlo a conocer a la comunidad.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Benítez, le recuerdo que no es que no hemos hecho nada, le recuerdo que el Municipio de Quito, concejala si me permite. Si me permite hablar concejala, por favor, le ruego, así como yo la escuché a usted, le pido que me escuche a mí.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Usted nunca escucha, siempre interrumpe, así que yo estoy haciendo lo mismo.

SEÑOR ALCALDE: Por favor concejala, estoy en uso de la palabra.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Con qué autoridad moral. A mí me interrumpía permanentemente, Alcalde, debe ser porque somos mujeres.

SEÑOR ALCALDE: Señora concejala Benítez, el Municipio de Quito emitió la autorización para la reconfiguración del Consorcio y la salida de Odebrecht, eso es lo que le correspondía hacer al Municipio. Con mucho gusto vamos a presentar el informe por escrito que usted señala, detallando el marco normativo que regula estos procesos, la ley es clara al respecto, concejala Benítez, y no sólo la ley, las normas FIDIG, las políticas de los multilaterales que rigen este contrato.

Ahora, usted ha hecho un planteamiento de expulsión de la empresa, sobre lo cual quisiera que se pronuncie el señor Procurador.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Alcalde, yo ya le estoy pidiendo todo por escrito, por favor, con los respaldos legales, artículos y con todo.

SEÑOR ALCALDE: Encantado.

Sale de la sala de sesiones la concejala Ing. Anabel Hermosa, a las 22h01 (12 concejales).

DR. GIANNI FRIXONE, PROCURADOR METROPOLITANO (E): Señor Alcalde, al respecto creo que se están tomando en consideración caminos que son completamente diferentes, el tema del allanamiento, como se informó en este momento, responde a una investigación planteada por la asambleísta María José Carrión, y dentro de ese proceso la Fiscalía está avanzando con todas las investigaciones y ese proceso en algún momento tendrá que llegar a una determinación o no.

Cuerda separada es un contrato que está vigente con un Consorcio que no está operando, que tiene un planteamiento jurídico específico, no se puede, no somos autoridad, ni judicial, ni de ninguna otra índole que pueda abrogarse esa función para pedir la expulsión de uno de los miembros del Consorcio, en este momento.

Entonces, no podemos nosotros, como se ha explicado, ejercer competencias que no nos corresponde, atribuciones que no nos corresponde y así lo prevé la Constitución de la República cuando determina que nosotros sólo podemos actuar con las competencias debidas y otorgadas por constitución o ley.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Como es público y notorio, yo le tengo hartos cariños a este proyecto y me siento enormemente comprometido con este proyecto y le hago un seguimiento muy cercano al proyecto y tengo una enorme confianza en la gerencia técnica del proyecto, y la gerencia técnica, y la gerencia ha sido en general expedita en entregar la información, y por eso he sido también bastante prudente; pero hay que saber ubicar la realidad y, a veces, me parece que el Gerente Anderson, no ubica bien las cosas. Sí hay problemas en el proyecto, pueden ser recuperables, me han mandado el cronograma actualizado y en ese cronograma actualizado, hay por lo menos un mes y medio de atraso reconocido, en el nuevo cronograma. De hecho la obra se va al mes y medio, que es la fase en la que empiezan las pruebas y sé, y confío en que las dificultades que ha habido en la zona de ANETA, las dificultades que habido en la Plaza San Francisco, puedan ser recuperadas, y entiendo que en esa línea trabaja la gerencia técnica y ojalá así sea; pero decir que todo está perfecto, no es cierto, y el que mejor debe saber es el Gerente, y ante una pregunta tal vez no muy oportuna, el Gerente con una gran solidez dice: “cero atrasos”, o no está informado o nos miente, la pregunta no debió hacerse, porque me obligan a mí a decir esto que no he querido decirlo, que no quiero crear dudas sobre el proyecto y porque tengo confianza en la gerencia técnica, y a lo mejor y espero que así sea, se puedan recuperar las dificultades que existen.

CONCEJAL DR. MARIO GRANDA: Gracias Alcalde, de lo que yo escuchado, aquí lo que se determina y con justa razón la preocupación de que el Consorcio nos conteste, nos dé a conocer en qué situación está, no obstante de que es un tema de carácter privado, pero creo yo que el asunto está en que no podemos permitir que el Consorcio siga manteniendo en reserva la decisión que ellos puedan llegar a tener.

Yo lo que creo es que es necesario que se actualice, como usted mismo menciona, el pedido, que se actualice el pedido para que se nos informe cuál es la situación para que nosotros podamos conocer, tomando en cuenta que ha pasado un buen tiempo que no se ha contestado a la petición hecha por usted desde hace algún tiempo, por eso yo creo que es necesario que se resuelva, como creo que esa es su intención, así lo ha manifestado, de insistir las veces que sean necesarias para que nosotros sepamos aquí en el Concejo, exactamente ¿qué es lo que está sucediendo?, porque caso contrario sería de esperar para eternas memorias, ¿qué es lo que van a resolver?, y si

es necesario que nosotros como concejales podamos saber exactamente al momento cuál es la situación.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Por ese irrespeto al proyecto, me voy a ir.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Albán, si me permite, antes que usted se retire, el señor Raúl Talavera de GMQ va a hacer una explicación.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: No voy a entrar en contradicciones con ustedes.

SEÑOR ALCALDE: Si me permite, señor concejal.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Voy a llegar a ser mucho más explícito, no quiero hacerlo con respecto a GMQ, por prudencia, pero me va a obligar a ser más explícito y no quiero hacerlo, por respeto a GMQ.

SEÑOR ALCALDE: Lo que me acaba de comentar el señor Talavera es que él quisiera comentar algo respecto al rendimiento de las "tuneladoras" que tiene relación con su comentario.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Está muy bien, pero no es sólo ese el problema, el problema es la estación de La Pradera.

SEÑOR ALCALDE: Justamente para eso es la presentación concejal Albán, para exponer esas cosas.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Créame que lo conozco a bastante detalle, porque el señor Talavera en terreno me ha explicado.

SEÑOR ALCALDE: Precisamente por eso.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Pero no quiero entrar en contradicciones.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: En el punto del orden del día, sólo planteaba que se toque lo relacionado con Odebrecht, ahora va a imponer el proyecto.

SEÑOR ALCALDE: Concejala, el punto del orden del día incluye la exposición sobre el avance de la obra.

Yo mencioné que según el artículo No. 319, no es posible modificar el punto del orden del día en una sesión extraordinaria, legalmente no es posible hacerlo, por eso es que yo les invito a que escuchen la exposición del señor Raúl Talavera, respecto al avance, va a hacer una exposición breve. Yo sé que todos estamos cansados, pero creo que es importante que ustedes señoras y señores concejales conozcan.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: ¿Va a contar los votos que están acá?

SEÑOR ALCALDE: Yo le pediré al señor Talavera que sea una exposición breve, pero me parece importante que ustedes la conozcan señoras y señores concejales, es decisión suya, pero yo le pido señor Talavera, adelante por favor, para que realice la presentación.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Además de eso, usted pide informe y no hay ninguna posibilidad de resolver nada sobre lo que nos va a exponer.

SEÑOR ALCALDE: Esa es la naturaleza de un informe, concejala.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Pero eso hace ver las reuniones que tenemos aquí.

SEÑOR ALCALDE: Concejala, los informes son para informar y hacer preguntas y nutrir de información al Concejo, así se lo hace siempre, eso no tiene nada de extraño, no entiendo a qué va su comentario en ese sentido, adelante señor Talavera.

SR. RAÚL TALAVERA, FUNCIONARIO DE LA GERENCIA TÉCNICA METRO DE QUITO: Señor Alcalde, señores concejales buena noches, iba a presentar una pequeña presentación muy gráfica sobre el estado del avance de la obra, sí creo que merece la pena matizar un poco como primer punto lo del tema del cronograma, efectivamente hay un cronograma, una línea base que se ha remitido, pero esa línea base está hecha con unos rendimientos de base, que son los de oferta que presentó el Consorcio constructor al día de hoy, y como les voy a contar en la exposición, los rendimientos de las "tuneladoras" están siendo mejores de lo previsto y en cualquier caso en un proyecto de esta magnitud, presenta elementos que están mejor, otros que están peor, hay sitios en donde puede haber potenciales amenazas, pero es una de las obligaciones de la gerencia del proyecto el contemplar todas las posibilidades o por lo menos planes de contingencia, que nos permitan mantenernos en el cronograma. Nosotros seguimos pensando que el plazo de vigencia del proyecto

son 36 meses y en esa línea se está trabajando, más allá que la línea base o la última línea base que haya vigente no deja de ser una foto en un momento dado que se trabaja sobre esa, pero que no tiene por qué ser la situación última o actual.

En ese sentido, insisto, en que creemos desde un punto de vista meramente técnico que los 36 meses es el plazo actual y que cualquier tipo de posible amenaza que las hay en el proyecto, tienen su plan de contingencia, su plan "B", digamos, para acometer y seguir manteniendo ese plazo como el actual y el contractual.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Efectivamente, el primer cronograma que recibimos fue la oferta de la propuesta y sobre la base de esa oferta o propuesta, el cronograma de esa oferta y propuesta, está absolutamente lejos de toda realidad y por eso ustedes hicieron un ajuste de cronograma; y me refiero a ese ajuste de cronogramas que hicieron ustedes, a ese ajuste de cronograma, y en ese ajuste de cronogramas aparecen dificultades, por favor, yo he dicho y lo vuelvo a decir a usted, yo tengo confianza en que la gerencia técnica haga el esfuerzo para remontar esos problemas.

Yo quiero seguir confiando, no se deje contagiar, siempre hablar con la claridad absoluta es mejor, y usted sí está bien informado, usted con la plena información que tiene, me ha hecho conocer con absoluta transparencia las dificultades, en las visitas que hemos hecho, que he hecho y en las que soy bien recibido, y con transparencia usted me ha ido explicando todos los avances del proyecto. Así que estamos hablando del cronograma actualizado por ustedes, respecto a eso me pronuncio, espero que se recuperen esos tiempos para que se acabe en 36 meses, ese es el esfuerzo que yo sé que ustedes hacen. A lo mejor, la velocidad de la "tuneladora" ayuda a eso, me parece que el problema principal no está ahí, el problema principal está en las estaciones y creo que sabemos todos eso, así que hay que ubicar un poco la realidad y saber ganarse aliados, yo puedo ser un gran aliado del proyecto, porque le quiero a ese proyecto y le respeto y porque confío en la gerencia técnica de ustedes.

SR. RAÚL TALAVERA, FUNCIONARIO DE LA GERENCIA TÉCNICA METRO DE QUITO: La presentación la voy a intentar hacer lo más breve posible. En principio, es una actualización de la presentación que ya hicimos aquí hace mes y medio, del estado de avance del proyecto y siguiendo la misma estructura lo que tiene es una exposición frente por frente, por lo menos de los frente de obra más importantes, vamos a pasar todas estas hasta la diapositiva en la que viene el avance. Esto ya lo contamos la otra vez.

Al día de hoy, el proyecto tiene un avance aproximado de un 30% más o menos, con un número de 37 frentes de obra abierto. Nosotros seguimos pensando de verdad y estamos convencido en ello, más allá de los problemas que hay, que la obra está en 36 meses, hay problemas, pero tenemos planes de contingencia y se está actuando sobre eso y creemos que los 36 meses son perfectamente factibles si nos mantenemos en esa línea, creemos firmemente que se va a conseguir ese plazo.

Además, aunque no viene reflejado en la diapositiva, igualmente a nivel presupuestario, al día de hoy y con todo lo que he planillado y con la previsión digamos de obra que queda por hacer, seguimos pensando también que el monto contractual aceptado y vigente, ahora mismo de los 1.538, es el escenario en el que nos vamos a mover.



3. ESTADO DE AVANCE



- GRADO DE AVANCE DEL PROYECTO: 30%
- FRENTES DE OBRA ABIERTOS: 37
- EJECUCION DE LAS OBRAS DENTRO DEL PLAZO PREVISTO, Y HAY ASPECTOS EN LOS CUALES EXISTEN ADELANTOS RESPECTO AL CRONOGRAMA.

13

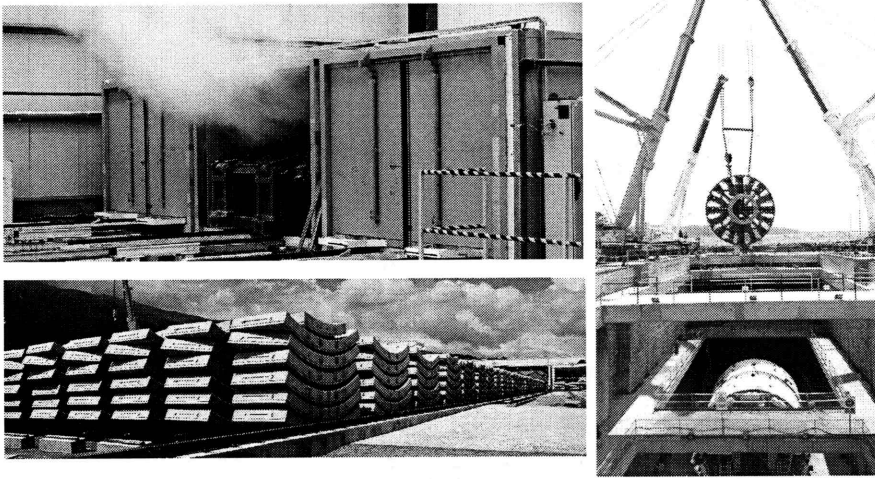
Es decir, que no tenemos desviaciones presupuestarias al día de hoy, ni previstas, que nos vayan a encarecer el proyecto.

En el fondo de saco de "El Labrador", fundamentalmente, lo que tenemos es todas las instalaciones auxiliares de la "tuneladora" y una de las fábricas de producción de dovelas, está en concreto, ya ejecutado un total de 3.500 metros de túnel junto con la

gemela de esta fábrica que es la que está en el sur, que ya ha fabricado 2.600 prácticamente, ya tenemos 6.100 metros de túnel fabricados, que viene a ser como el 40% del túnel total a colocar.

Ejecutado según cronograma, utilizado como pozo de ataque de La Guaragua.

Planta de dovelas Norte: operación normal, rendimiento medio 12 anillos/día. 2.388 anillos fabricados (3.582 m de túnel)



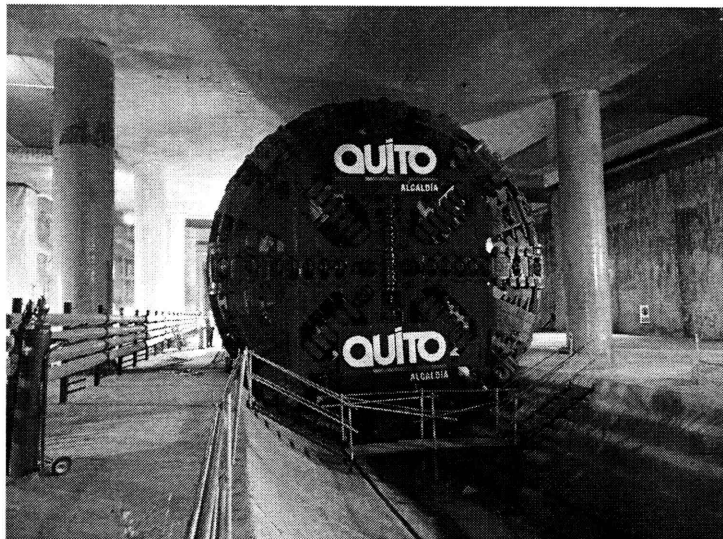
14

AK



15

Excavación y losas completadas, según cronograma, para paso de tuneladora *La Guaragua*. Comienzo de ejecución de elementos interiores



16

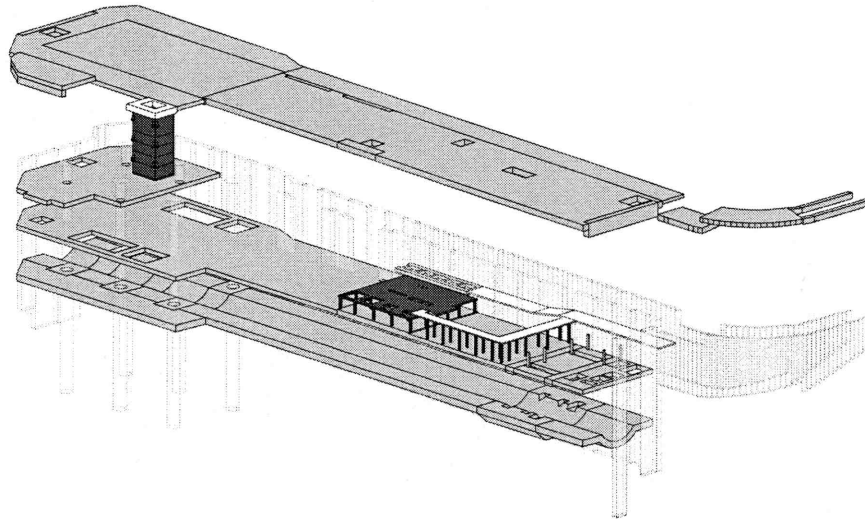
En la estación siguiente de “El Labrador”, como comentamos ya la otra vez, la estación ya está completamente terminada, algo que era obligatorio para el paso de la “tuneladora” y se está trabajando en elementos interiores de terminación.



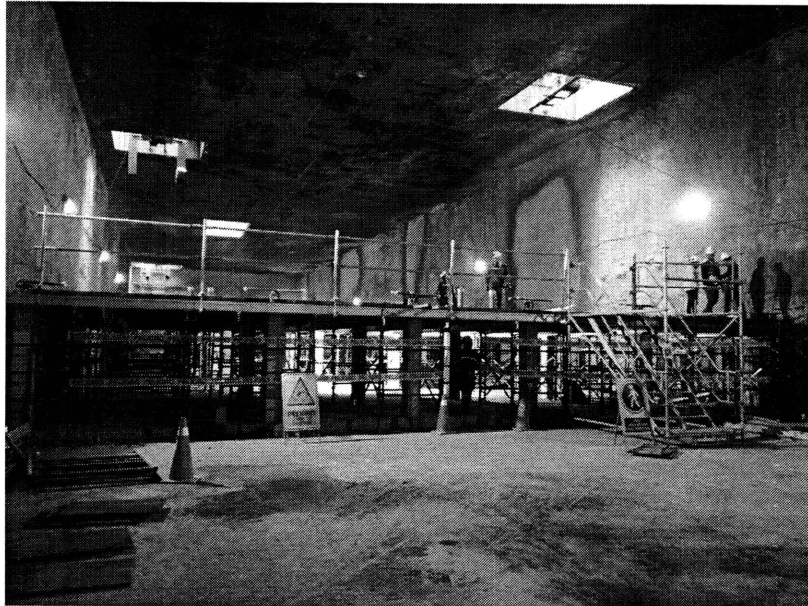
17

En la estación de la Jipijapa, que comentamos la otra vez, estaba preparada para recibir la “tuneladora”, cosa que pasó pocos días después, la “tuneladora” estuvo aquí el tiempo necesario para labores de mantenimiento. Salió el 9 de mayo camino a Iñaquito y ahora mismo dentro de la estación se está trabajando con normalidad y según lo previsto en ejecutar otros elementos interiores: ascensor, losas de subestación, escaleras fijas, accesos y demás.

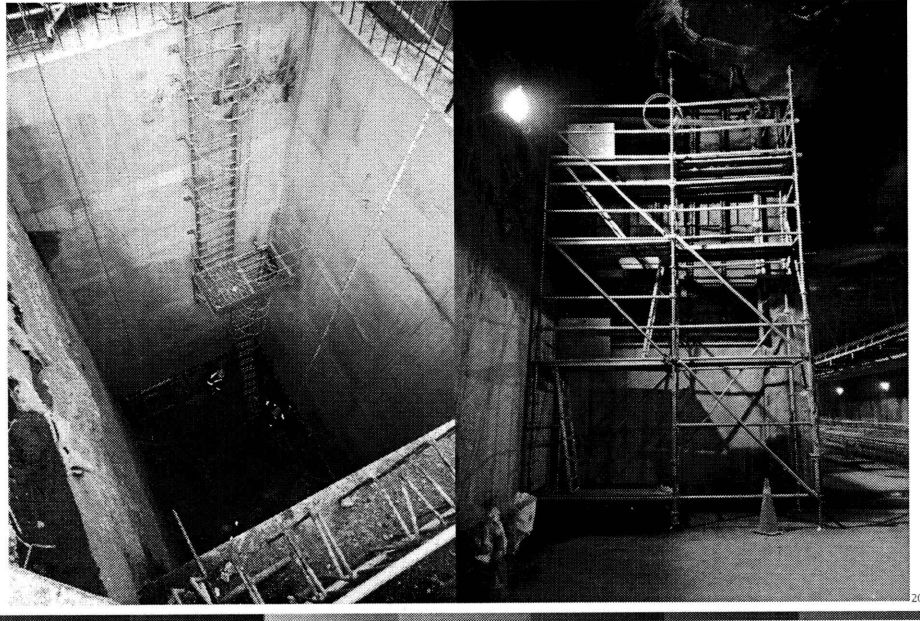
Tuneladora *La Guaragua* salió de Jipijapa el 09 de Mayo. Estación completando estructuras interiores (losa subestación, ascensor exterior, escaleras, accesos)



18



19



La siguiente estación que es la de "Iñaquito", ya tiene la contrabóveda totalmente terminada y preparada para la recepción de la "tuneladora"; la tuneladora "La Guaragua", está prevista que llegue pronto.

Contrabóveda finalizada, preparada la llegada de La Guaragua (previsto la próxima semana). Ejecución de acceso peatonal que cruza Naciones Unidas en tareas previas. Parte del parque "La Carolina" ha sido repuesto.



21

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: En principio, el Municipio quedó en invitarnos a esa parada.

SEÑOR ALCALDE: Encantado, ¡qué bueno señor concejal que mencione esto!. Según la última información, la "tuneladora La Guaragua" llegaría a la estación de Iñaquito entre martes y miércoles, esperamos que para el día lunes ya sepamos exactamente, ¿Raúl?, y tan pronto lo sepamos, con mucho gusto los vamos a invitar a ustedes para que nos acompañen al momento de llegada de la "tuneladora".

SR. RAÚL TALAVERA, FUNCIONARIO DE LA GERENCIA TÉCNICA METRO DE QUITO: La estación ya está preparada para recibir la "tuneladora" y además en paralelo estamos trabajando en el acceso peatonal que cruza la Avda. Naciones Unidas, que se ha programado para ejecutar este verano y perturbar el tráfico lo menos posible, en los meses de junio y de agosto, ya se está trabajando en superficie en desvíos de servicios para que cuando entremos en el mes de julio ya podemos hacer cortes parciales de la Avda. Naciones Unidas y ejecutar el acceso.



22



23

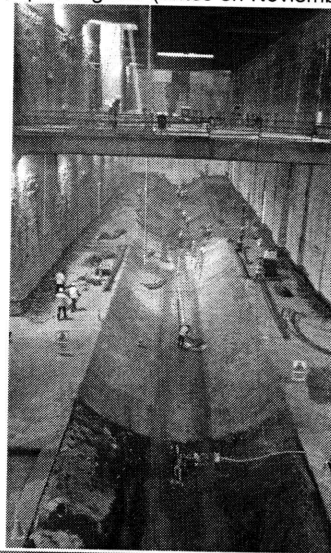
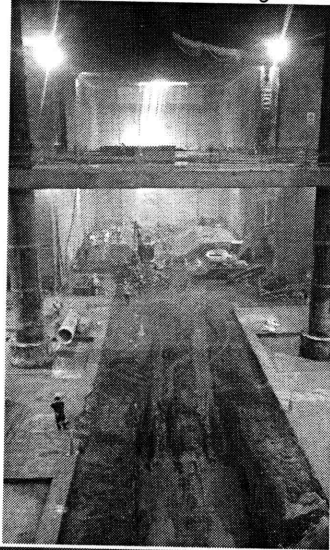
Una parte importante del parque de La Carolina ya se ha repuesto a su situación inicial. En la estación de La Carolina, estamos trabajando también en contrabóveda, ya hay un 38% de la contrabóveda hormigonada y se sigue trabajando para que esté completamente terminada a tiempo. Aquí hay otra foto del trabajo en la "tuneladora".



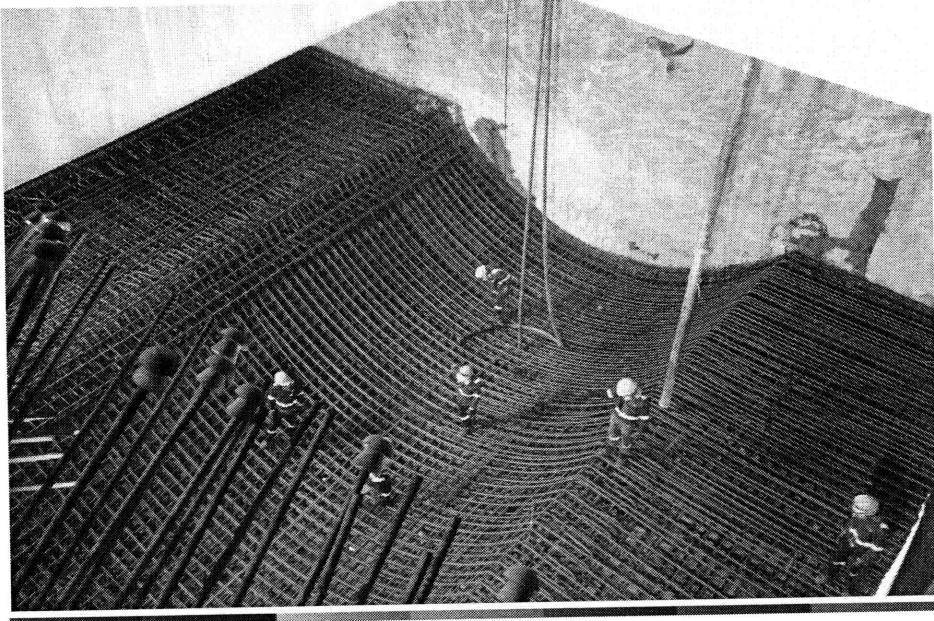
ESTACIÓN DE LA CAROLINA



Hormigonado 38% de contrabóveda. Previsión de finalización de contrabóveda para finales de Julio. Previsión de llegada *La Guaragua* para Agosto (antes en Noviembre).



25

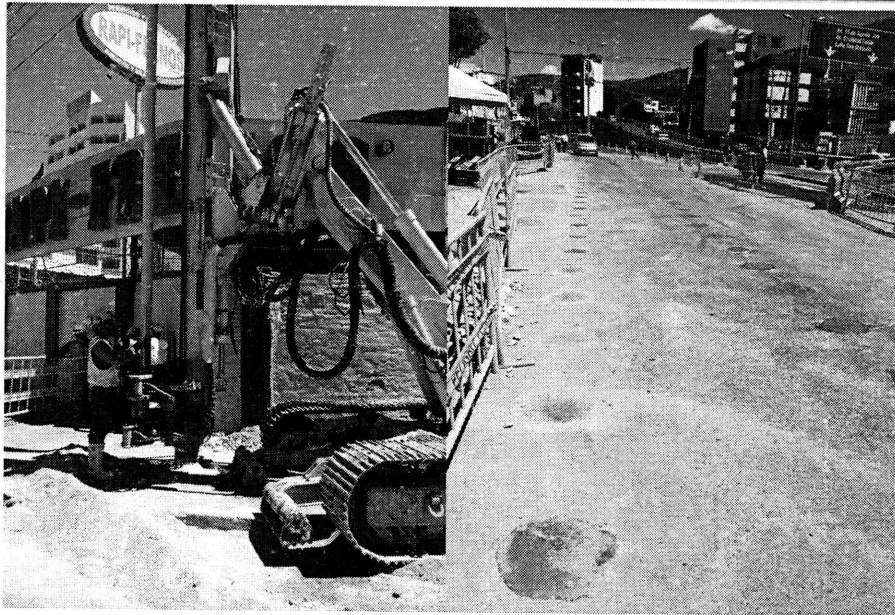


En la estación de "La Pradera" ya se ha cortado completa o ya tenemos un corte completo de la Avda. Eloy Alfaro, se están haciendo trabajos para la reducción de la contaminación presente por el tema de Aneta que comentaba el concejal, y el comienzo de los trabajos de pilote es inminente, esos trabajos son compatibles con el tema de la remediación, con lo cual ahí vamos a simultanear trabajos. Se está trabajando ya en desvíos de servicios, aquí hay un desvío muy importante que es un colector de casi 4 metros de diámetro. más o menos, que viene por la Avda. Eloy Alfaro que es un trabajo bien complejo.

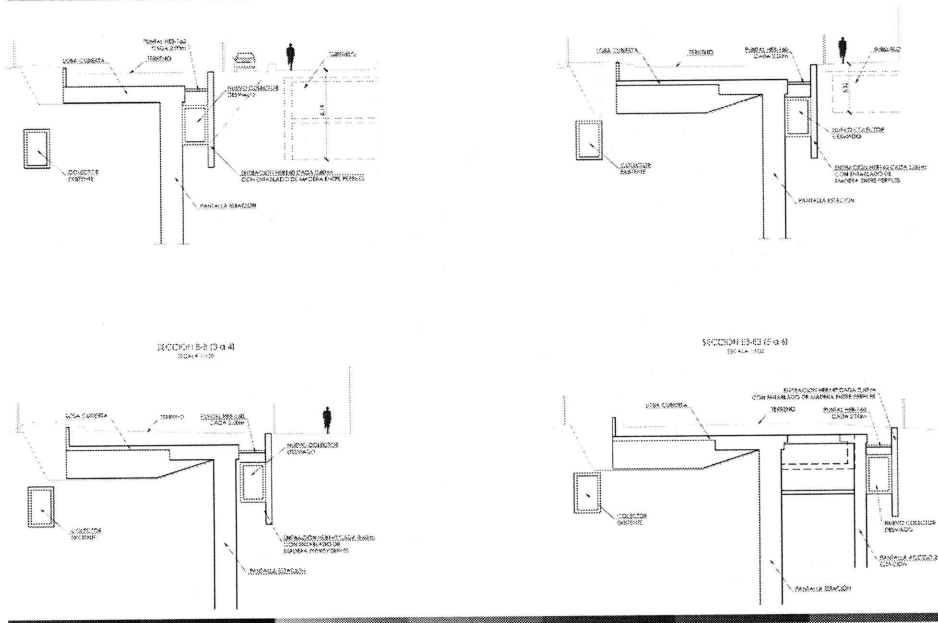
Continuación de desvíos de servicios. Corte de av. Eloy Alfaro. Trabajos de reducción de contaminación a valores seguros. Inminente comienzo de la construcción de pilotes.



27

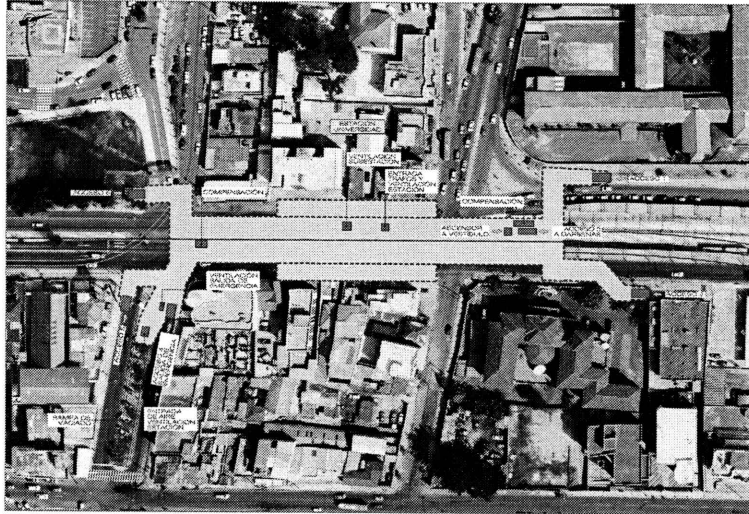


28



La estación de la "Universidad Central", se está realizando la redefinición estructural que se acordó ejecutar para compatibilizar el diseño de la estación con las recomendaciones o con las propuestas que la Universidad Central había hecho con relación a la propia estación y a todo el entorno urbano.

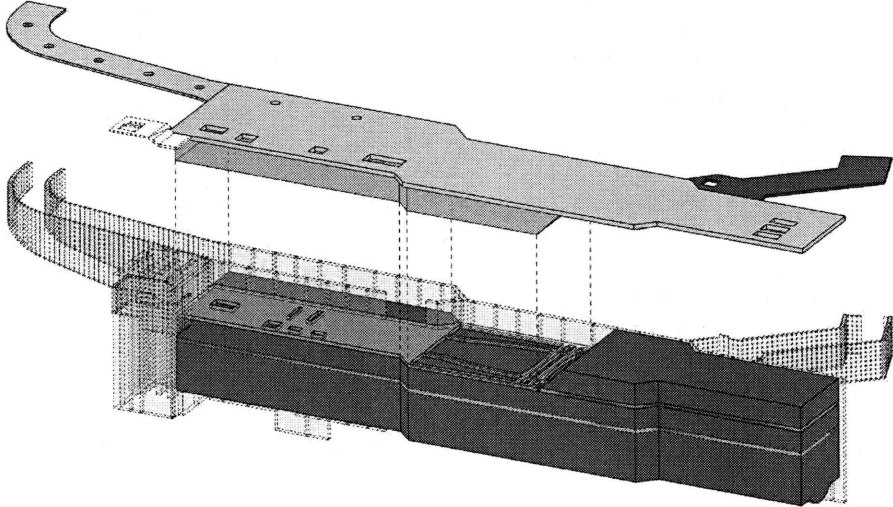
Redefinición estructural para coordinar con recomendaciones de la Universidad Central.
Solución compatible con proyecto de remodelación urbana presentado por UCE.



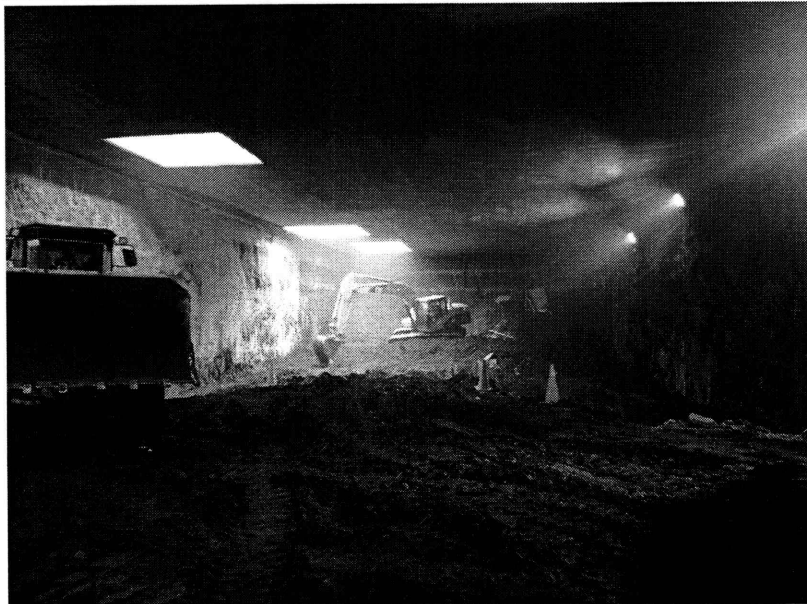
31

En la estación de "El Ejido" ya hemos completado pantallas, losa de cubierta; la losa de cubierta ya se ha impermeabilizado y en muy poco tiempo repondremos una parte importante del parque de "El Ejido" y estamos trabajando por debajo.

Pantallas y losa de cubierta finalizadas, impermeabilización de losa y excavación interior. Holgura sustancial frente a llegada de *La Guaragua*. Próxima reposición parcial del parque de El Ejido.



32



34

9

8

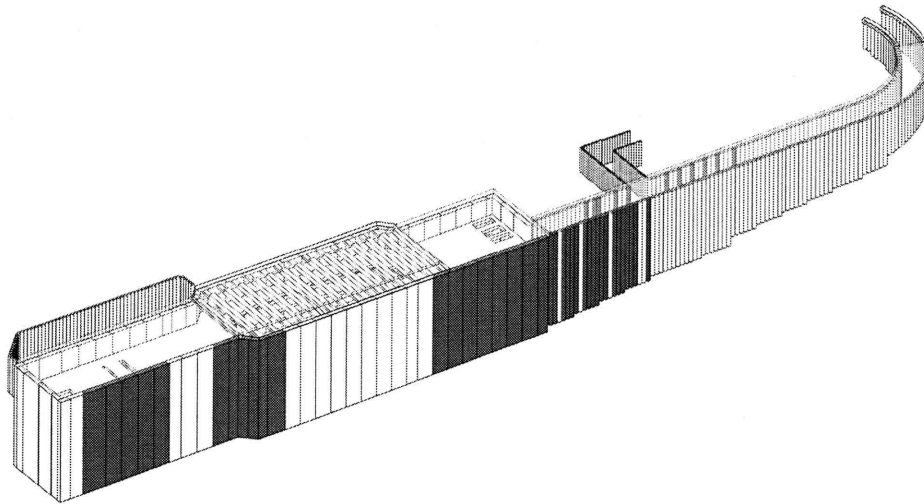
En la estación de "La Alameda", hemos avanzado bastante en la ejecución de pantallas y pilotes, aun cuando no teníamos corte completo, ya contamos con corte completo y los trabajos de producción de pantalla están funcionando muy bien, están yendo a un buen ritmo. Aquí vemos una foto, tanto pilotaje como pantallas continuas de hormigón.



ESTACIÓN DE LA ALAMEDA



Corte de tráfico completo. Inicio de trabajos de pantallas y pilotes. Prevista reposición de Gran Colombia para final de año. Holgura sustancial



35

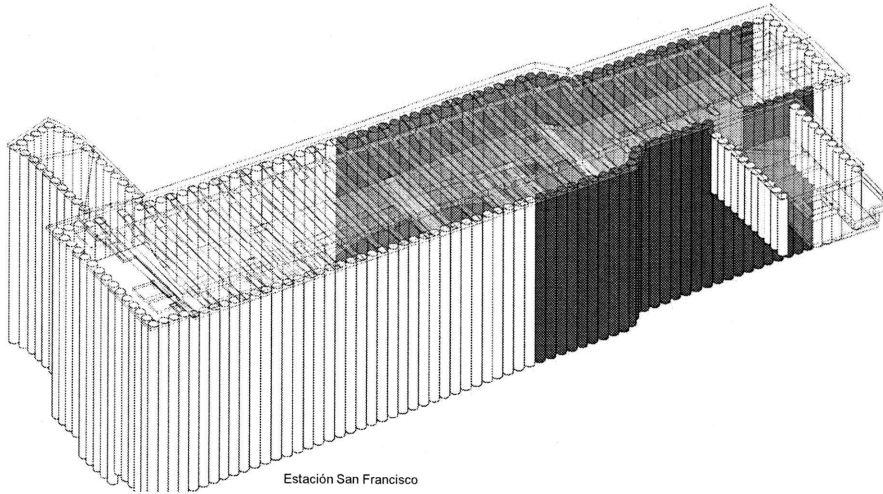


37

En "San Francisco" ya comenzamos también las labores de pilotaje, estos son los pilotes que hay ejecutados a la fecha, día 20, incluso hay alguno más en éste, no sabría decirle exactamente, pero llevamos como un 30% de los pilotes más o menos hechos, están funcionando también muy bien y de hecho hay alguno que no aparece reflejado. Aquí lo que intentamos fue compatibilizar por minimizar el tiempo de ocupación en la plaza, todas las labores de desvío de servicios con todo el tema de rescate arqueológico y la ejecución de los pilotes, con la cual nos hemos concentrado en la zona central. En la zona de la calle Bolívar hemos sido bastante rápidos en la ejecución de los desvíos y ya se está empezando hacer pilotaje aquí.

Pilotes en ejecución. En simultáneo trabajos arqueológicos y desvíos de servicios
Galería de Santa Clara avanza adecuadamente.

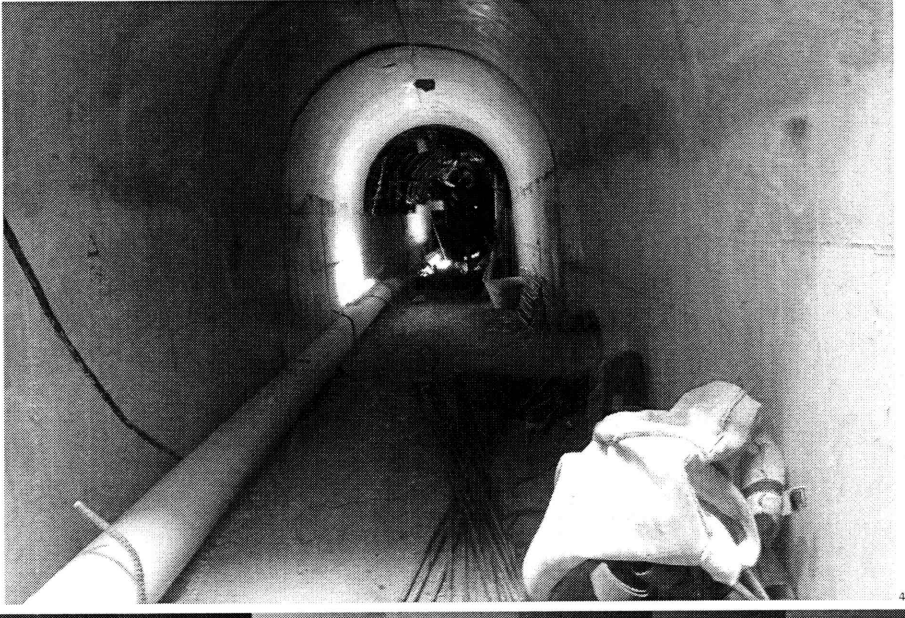
24 de Mayo pilotes finalizados. Corte losa superior paso existente



38



40

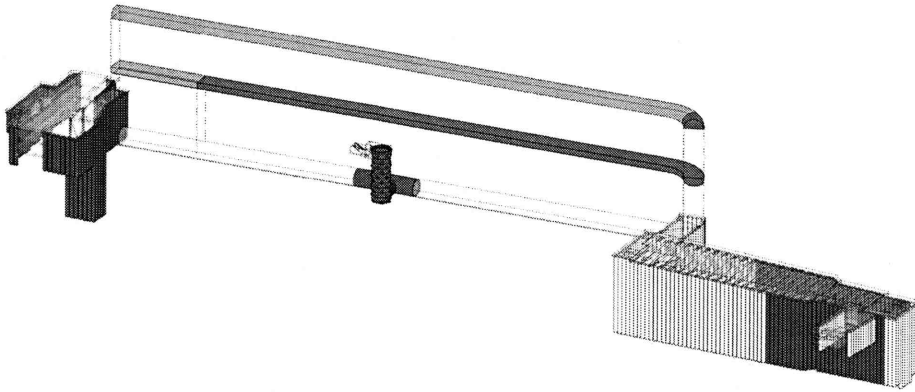


Alguna foto de esos pilotajes, la galería. Esto es un desvío de servicio que se está haciendo en la calle Sucre. La galería que comunica la estación de San Francisco con la Av. 24 de mayo, ya se ha completado la parte de la excavación de la mitad de arriba, lo que se llama el avance; y, la parte de la destroza se va haciendo desde los extremos hacia el centro y esa parte que tiene un color un poco más claro ya está ejecutada también.

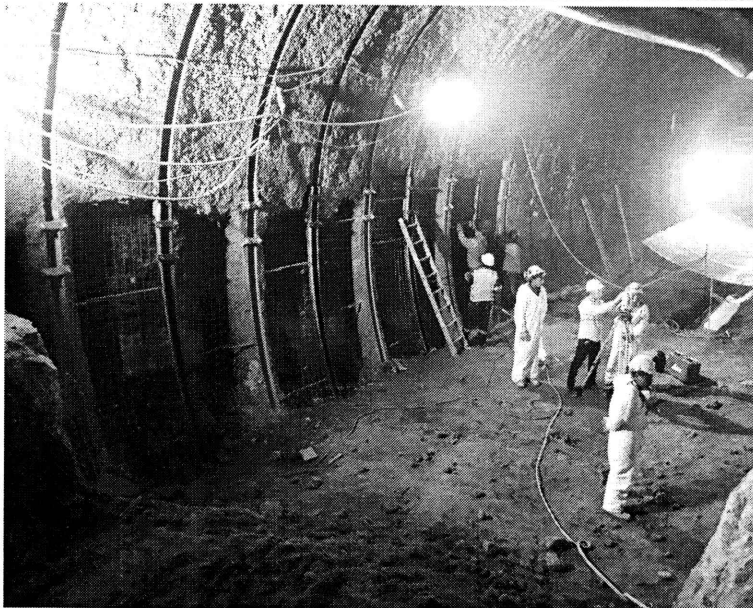
Alguna foto de la excavación de Santa Clara.

Avance de la galería (mitad superior) completada

Iniciada destroza en frente 24 de Mayo (excavación en retirada)



42

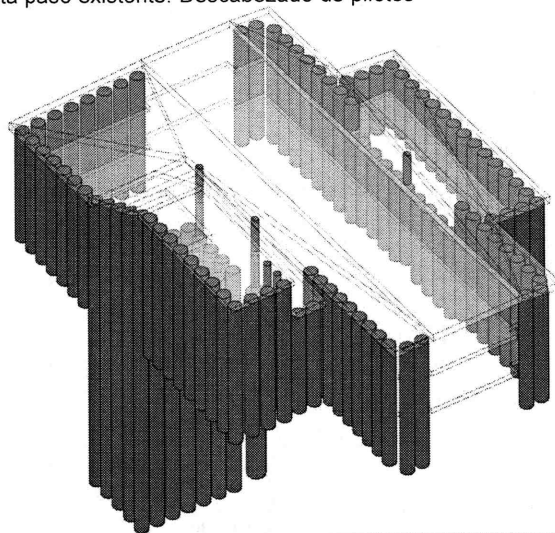


43

En el caso del paso inferior de la Av. 24 de mayo, una vez que se ejecutaron todos los pilotes se procedió al corte del paso inferior y el siguiente trabajo que se está haciendo es la retirada de ese paso inferior existente, que como saben está abrazado por todos los pilotes que hemos hecho, es un proceso relativamente complejo porque se va haciendo un corte con hilo de diamante, por elementos de 2.40 por 1 metro 40, más o menos, y a su vez para que no haya ningún riesgo por debajo del paso inferior, como se ve en la siguiente fotografía, tiene que ser apeado, tanto en la losa de cubierta, como con una serie de apuntalamientos en los muros laterales.

Pilotes finalizados

Corte losa cubierta paso existente. Descabezado de pilotes

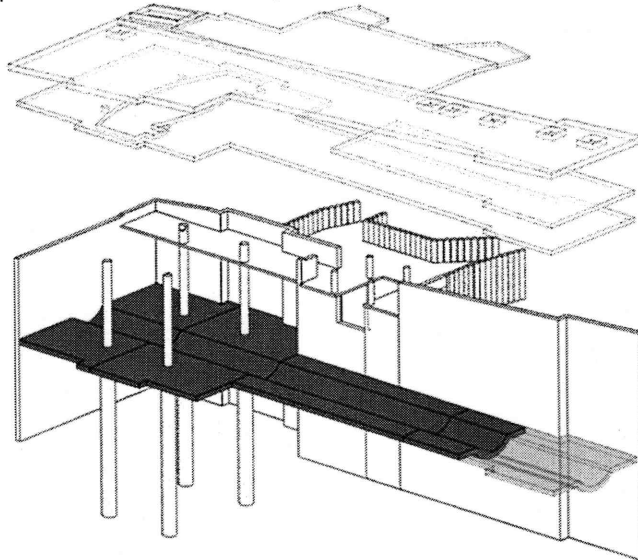


45

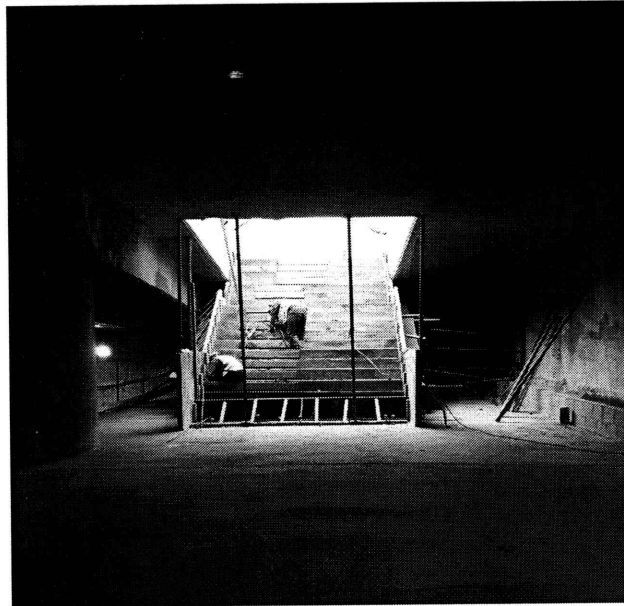


La estación “La Magdalena” ya ejecutada en la Fase Uno, ya se terminó la contrabóveda y estamos trabajando en los interiores de la estación, escaleras y algunos elementos ya de tabiquería y terminación arquitectónica.

En ejecución parte final de contrabóveda y elementos interiores. Holgura sustancial



48



49

En la estación de "El Recreo" se completaron todas las pantallas que se podían hacer antes del desvío del ferrocarril, de la línea ferroviaria. Ese desvío, como se verá en la siguiente fotografía, ya se ha completado.

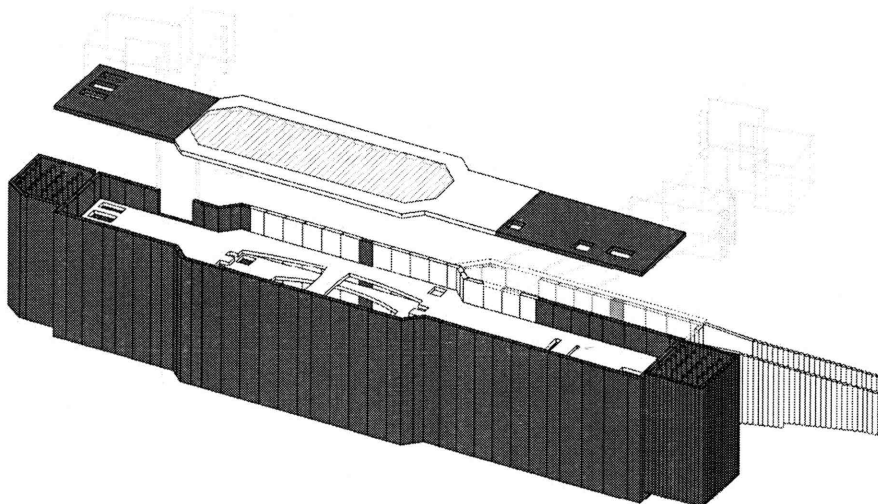
En la siguiente, ya se hizo el fin de semana pasado, creo recordar, la prueba de paso de trenes, se pasaron varios trenes a distintas velocidades, digamos el desvío y se le dio el "Ok" por parte de la Empresa Pública de Ferrocarriles del Ecuador y con eso ya pudimos ganar un cierto espacio para poder acometer las pantallas que nos faltaban.

GMQ

ESTACIÓN DE EL RECREO

QUITO

En ejecución de pantallas y losa de cubierta. Desvío provisional de Ferrocarril finalizado.



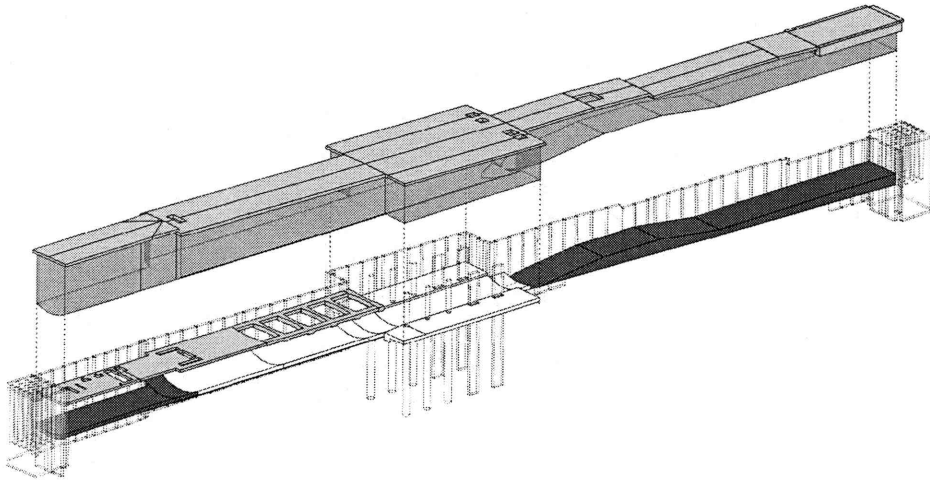
50



52

La estación "Cardenal de la Torre" ya se ha excavado prácticamente entera, sólo falta una cuña de terreno en su extremo norte y se está ejecutando la contrabóveda para recibir a la tuneladora que arranca en Solanda. Estas son imágenes de esa primera parte de la contrabóveda hormigonada, por el interior la excavación va a un buen ritmo y en el exterior el avance de reposición de todas las pistas deportivas también está muy avanzado.

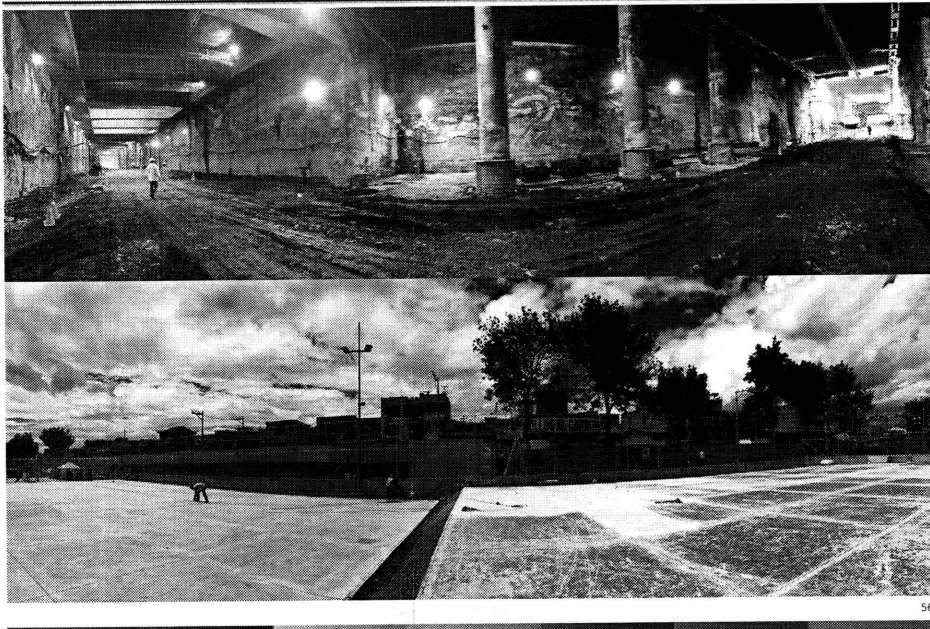
Primera estación que se encuentra *Luz de América*, ejecutando contrabóveda. En tiempo para recibir a la tuneladora



54



55



56

La estación de "Solanda", como conocen está ahora mismo totalmente terminado lo que es el cuerpo de la estación; la estación que va de Solanda a Cardenal de la Torre, ahora mismo está detenida, ahí tenemos un desvío de colector, que es el colector de "Quebrada Grande", digamos, la última fase del desvío que es la conexión del desvío que hemos hecho a los pozos y la eliminación y retirada del colector antiguo, con todo el tema de las lluvias y la intensa lluvia de los últimos días; es decir, este invierno no nos ha posibilitado entrar y entonces hemos tenido que realizar muchos de los trabajos, ahora que ya se ha bajado mucho el nivel, se está rematando todo el tema del entronque y en breve, esta misma noche, la tuneladora va a hacer un primer avance para pasar por encima del desvío, porque digamos que el colector antiguo hacia el desvío es un tramo más corto.

Vamos a hacer un primer avance esta noche para pasar por encima del colector hecho, y en paralelo se está trabajando para demoler el antiguo y hacer la conexión de manera segura, tardará unos días, no sé exactamente cuándo, pero todavía tardará unos días que estará ahí.

Son algunas fotos de la Carolina, esta es su ejecución; esta es la "Luz de América" que arrancó en Solanda y fue hacia Cardenal de la Torre.

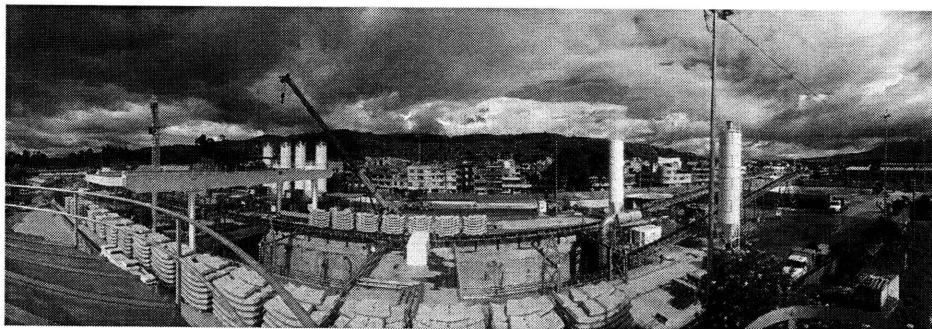
Eso es una foto desde la estación hasta el túnel hecho, y en el otro extremo está la "tuneladora la Carolina" que es la que arrancó ayer y que hasta la 7 de la mañana de hoy había hecho ya 3 anillos, ya había entrado, digamos, la tuneladora 4 metros y medio, en el interior del túnel.



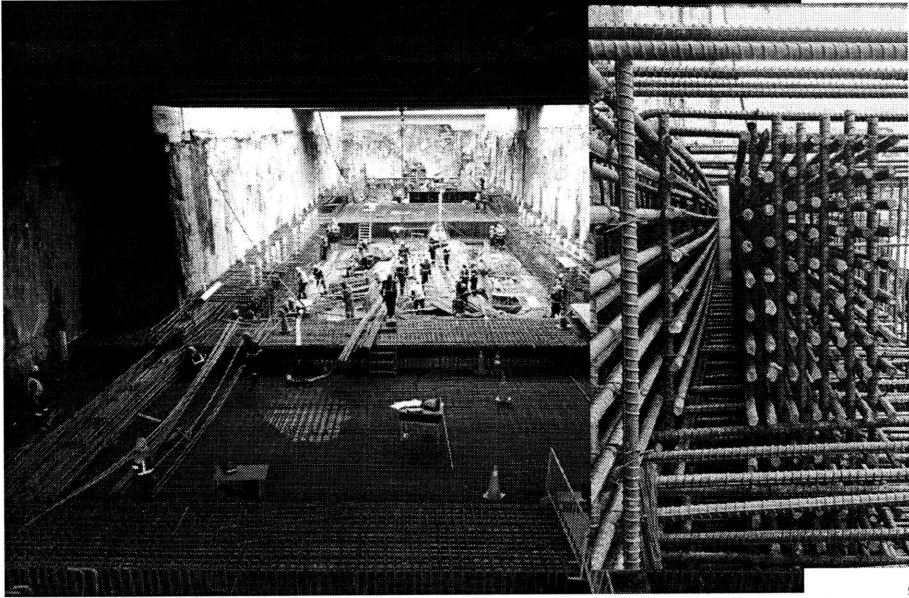
ESTACIÓN DE SOLANDA



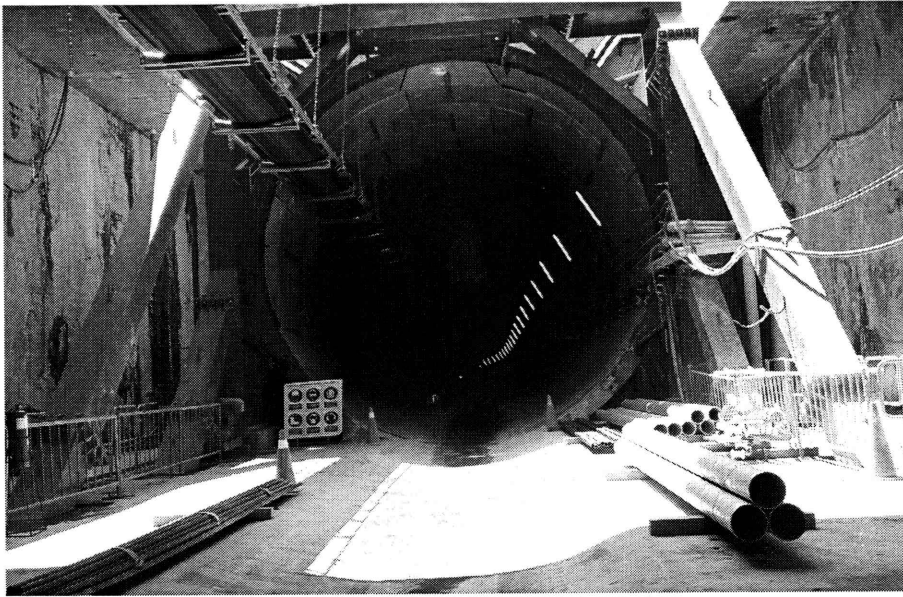
Finalizadas pantallas y losas, completamente excavada. Pozo de ataque de 2 tuneladoras, ambas en operación (La Carolina recién iniciada)



57



58



59

Handwritten mark

Handwritten mark

En la estación "Moran Valverde", ya se completó toda la losa de cubierta, por supuesto las pantallas y la excavación está a nivel de losa intermedia.

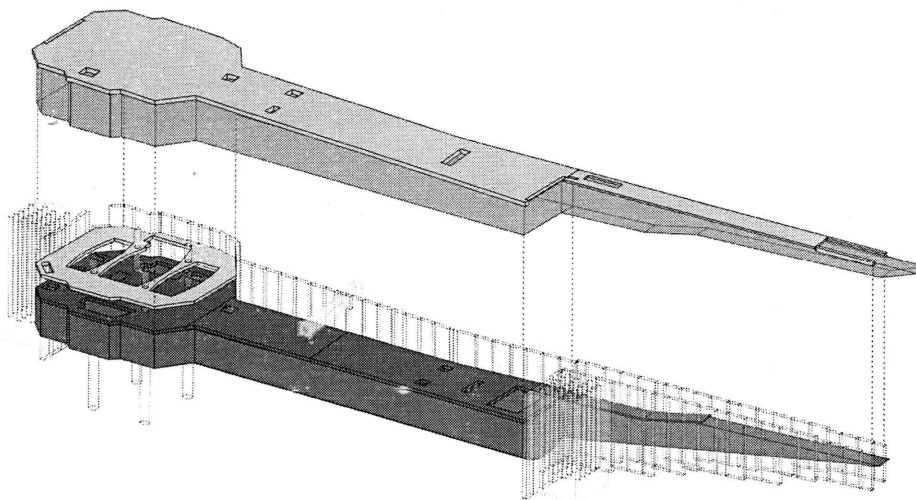
En la siguiente fotografía la calle se ve un poco el estado actual de la estación, la calle Rumichaca se ha repuesto casi en su totalidad, hay un tramo que no hemos repuesto todavía de la calle porque estábamos rematando unos trabajos de tratamiento de terreno, pero lo que hemos podido liberar, se ha liberado ya, esta es la calle Rumichaca.



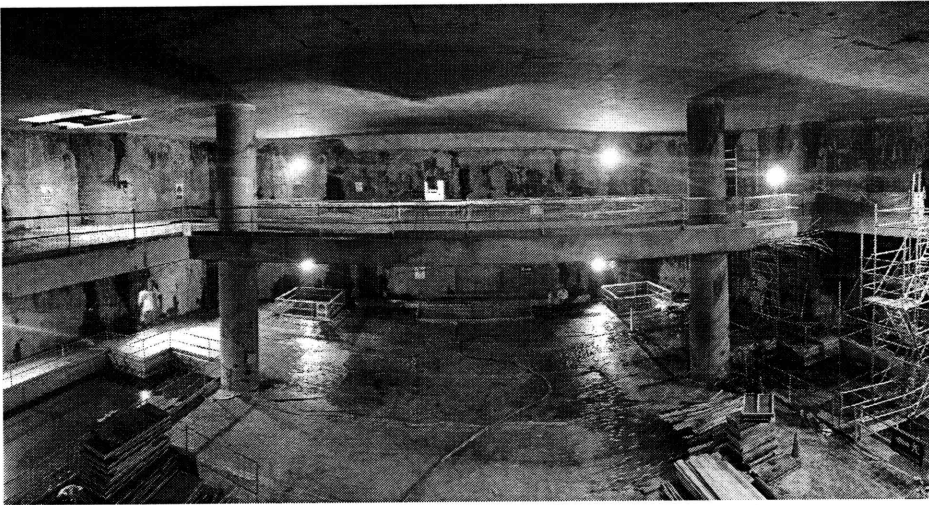
ESTACIÓN DE MORAN VALVERDE



Finalizadas pantallas, losa de cubierta y losa entreplanta. Finalizando losa vestíbulo. Reposición parcial de av. Rumichaca.



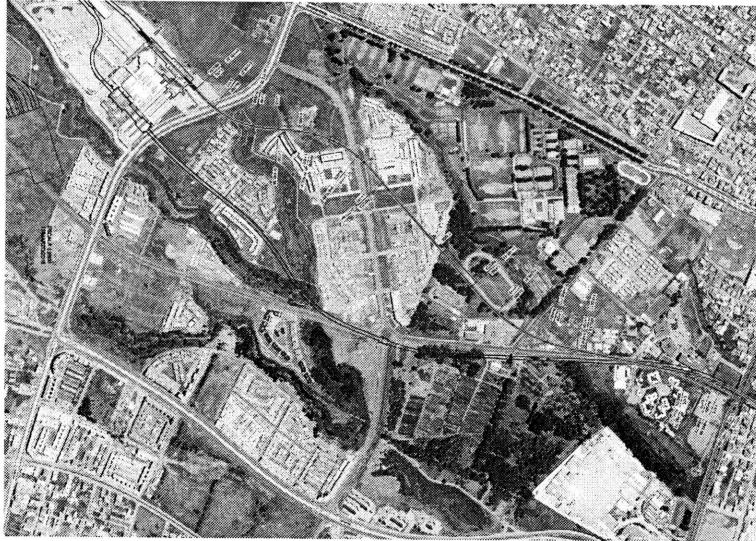
65



56

En el tramo que va de Moran Valverde a Quitumbe, como comentamos la vez anterior, había una ingeniería de valor, y una propuesta de modificación hecha por el contratista, por el consorcio constructor, por CL1, que ya obtuvo la licencia ambiental y está aprobada y está ahora rematando los diseños constructivos para empezar en breve a ejecutarse. Toda la zona seca de patio y talleres, el tema de la excavación y plataforma ya se ha terminado y se está trabajando en drenajes, se está trabajando también en todo el tema desolado; y, en la siguiente fotografía se ve la terminación de los edificios y de la nave, ya hay una serie de piezas metálicas, que como comentamos la otra vez, se prefabricaron en España, ya han venido y ya están en la obra y se están empezando a colocar.

Parte de una Ingeniería de Valor, que implica cambio de trazado y ubicación de estación Quitumbe. Obtenida la Licencia Ambiental. Holgura suficiente



68

Ejecutando playa de vías y edificios. Pilares terminados. Obra de drenaje en Quebrada Ortega. Túnel de salida a playa de vías. En plazo para que esté todo preparado para llegada de trenes a Quito.

Planta de dovelas Sur: operación normal, rendimiento medio 9 anillos/día. Fabricados 1.694 anillos (2.541 m de túnel)

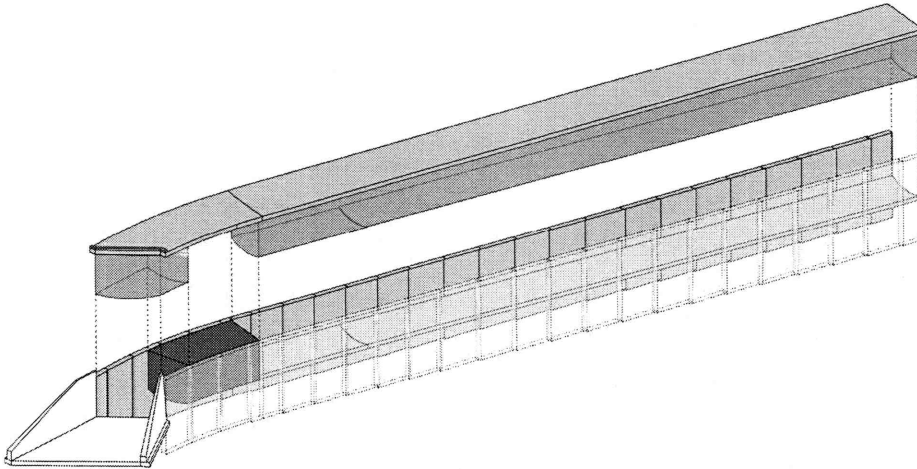


69

El primer tramo de 120 metros de longitud que conecta la estación de Quitumbe con la propia playa de vías y que era común si se hubiera hecho el proyecto constructivo licitado o la variante propuesta por el contratista, es un tramo común, se está ejecutando, se han hecho todas las pantallas, losa de cubierta y excavación y se está, como digo, trabajando en la excavación interior de la misma, obras de drenaje.

También tenemos, como comentaba, la fábrica de dovelas aquí en el sur, en la hacienda del Carmen, al lado de la estación de Quitumbe que tiene un poquito más de 2.500 metros ejecutados, lo cual suma como decía más de 6.000, y en principio esto es el grueso de los trabajos. La tuneladora "La Guaragua", como les comentaba, está a punto de llegar a Iñaquito, se prevé que para el martes o miércoles llegue.

Túnel de acceso a cocheras: primeros 120m con pantallas y losa de cubierta terminada, excavando bajo losa





Lo que comentábamos en la anterior vez, en el primer tramo, en el tramo del Labrador-Jipijapa, la tuneladora llegó con un mes de adelanto; en el tramo Jipijapa-Iñaquito ha recuperado otro mes más; es decir, digamos que la llegada prevista era para el 29 de agosto y va a llegar alrededor del 28 de junio; es decir, vamos a sacarle otro mes de avance en este tramo y el rendimiento métrico en el túnel es de unos 22 metros.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: La excavación de la Pradera, ¿para cuándo estaría?.

SR. RAÚL TALAVERA, FUNCIONARIO DE LA GERENCIA TÉCNICA METRO DE QUITO: ¿La excavación de La Pradera?.

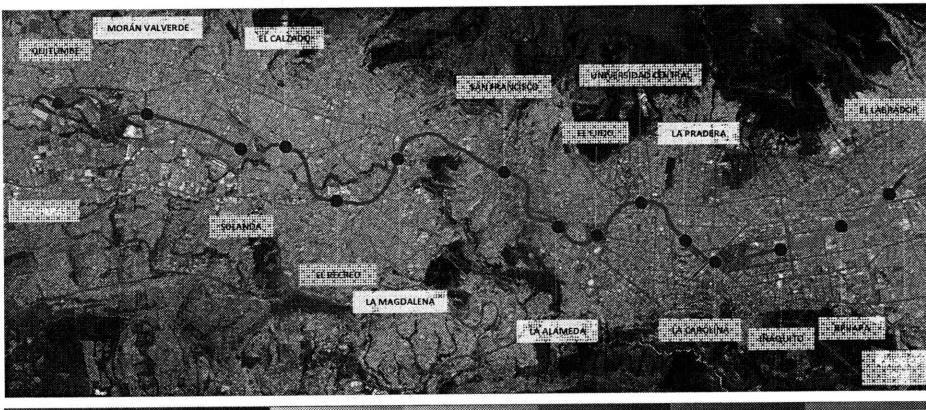
CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: ¿A qué altura llega la tuneladora?.

SR. RAÚL TALAVERA, FUNCIONARIO DE LA GERENCIA TÉCNICA METRO DE QUITO: En principio, lo que se está planteando es ver si podemos implementar dos rampas de excavación y ejecutar en la losa algunos huecos que nos permita bajar lo más rápidamente posible, la previsión de la llegada de la máquina la Pradera está para el entorno de noviembre-diciembre. Entonces, la idea es por lo menos llegar y

ver si podemos tener por lo menos una parte para que la estación pueda recibir la tuneladora.

La tuneladora "Luz de América", como comentaba, tiene en los primeros 282 metros de túnel, que ejecutó hasta que se ha detenido; un rendimiento medio de casi 18 metros día, y la última tuneladora "La Carolina" que es la que inició ayer y que básicamente ha hecho 4.5 metros, aparte de esto, el resto de frentes de menor entidad que se están ejecutando, son pozos de ventilación; salidas de emergencia; desvíos de colectores, y alimentadores de energía.

- ❑ LA GUARAGUA: Completado el primer tramo (Labrador-Jipijapa) en 53 días, cuando la previsión era de 102 días. En ejecución tramo Jipijapa-Iñaquito. Previsión llegada a Estación Iñaquito la próxima semana. Rendimiento medio en túnel de 21,95 m/día.
- ❑ LUZ DE AMÉRICA: Comenzó 17 de Mayo de 2017. Ejecutados 282 m. Rendimiento en arranque 17,8 m/día.
- ❑ LA CAROLINA: Inicio 22 Junio 2017 (previsto originalmente para Agosto 2017).



CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Pero ya lleva parada más de 15 días la tuneladora "Luz de América".

SR. RAÚL TALAVERA, FUNCIONARIO DE LA GERENCIA TÉCNICA METRO DE QUITO: La tuneladora "Luz de América" lleva parada, me parece que fue a principios de junio, como el 7, no sabría decirle el día exacto, pero creo que el 7 de junio, me parece una cosa así, tendría que mirar, pero es en ese orden.

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

El resto de frentes de obra, ya digo: pozos, acometidas eléctricas, alimentadores eléctricos, tratamiento del terreno también llevan un avance adecuado.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Al parecer la ruta crítica está marcada por el desarrollo de las estaciones, no así por el desarrollo de la tuneladora y que ha causado una preocupación en estas dos estaciones de La Pradera y San Francisco. La pregunta es, ¿existen retrasos al momento?, ¿se prevé retrasos a corto plazo?, de ser así ¿hay planes de contingencia que asegure el cumplimiento de los plazos y no retrasos para entrar a la etapa de pruebas del Metro, en el 2019?.

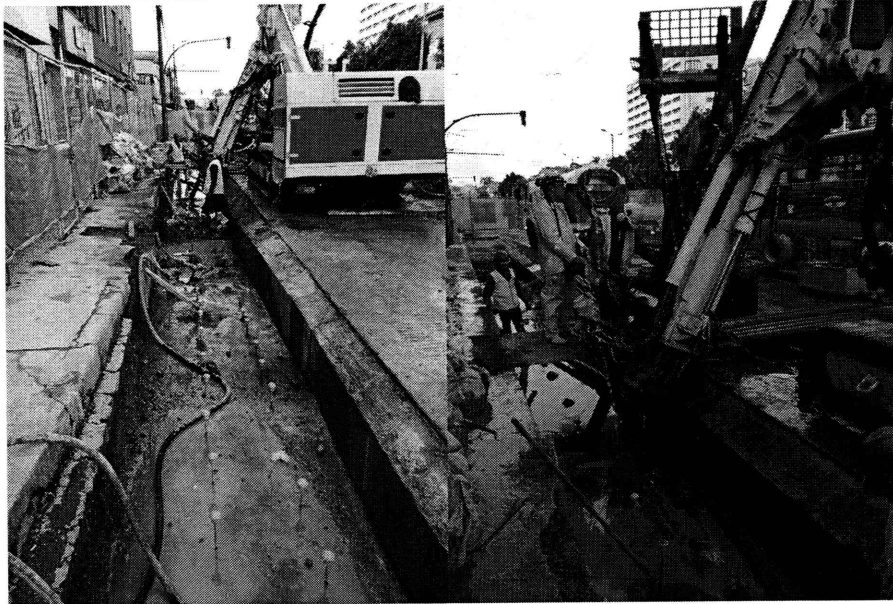
SR. RAÚL TALAVERA, FUNCIONARIO DE LA GERENCIA TÉCNICA METRO DE QUITO: Digamos que la ruta crítica, en principio, lo marcan los túneles por la longitud, lo que pasa es que ahí hay una situación ideal y es que la estación esté completamente excavada, pero se puede plantear una alternativa, y es que se pase primero con el túnel y luego completar la estación, y eso no tiene por qué, eso podría ser uno de los planes de contingencia, digamos, acometer o plantear la solución constructiva de la estación para avanzar más rápido con dos rampas de excavación, duplicando medios.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: ¿Un eventual retraso en el desarrollo de estas dos estaciones no afecta el cumplimiento de los plazos en el proyecto general?.

SR. RAÚL TALAVERA, FUNCIONARIO DE LA GERENCIA TÉCNICA METRO DE QUITO: No tendría por qué, y se están planteando soluciones para que eso no pase, esa es la idea; es decir, al final como los tramos de túneles son tan largos y una vez terminado el túnel con tuneladora hay que meter todo el equipamiento de vías, de rieles, la alimentación eléctrica, el cableado. En este caso, en general, las tuneladoras, no es como en un sistema de excavación manual, en el que se pueden establecer varios frentes de ataque simultáneos como, por ejemplo, la galería Santa Clara que atacamos en dos días en paralelo; como la tuneladora entra por un sitio y sale por otro, eso condiciona mucho, hasta que no termines el trabajo de excavación del túnel no puedes entrar a montar guía, a montar la alimentación eléctrica, la catenaria, todo el cableado, y eso es lo que condiciona la ruta crítica. Al día de hoy, es así, en las estaciones siempre tenemos margen.



79



81

79

79

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Yo quiero repetir las palabras que se ve bonito y se ve que está avanzando y quisiera repetir la palabras que dijo el Presidente, es el proyecto más importante que le está dando “la revolución ciudadana” a Quito, pero además de eso, pedirle algo Alcalde, que nos haga llegar un avance en los procesos de fiscalización y que nos señale, ¿si ha habido cambios de especificaciones técnicas?, ¿en qué rubros y cuál es la diferencia de montos y su justificación?, gracias.

SEÑOR ALCALDE: Con gusto concejala, ¿alguna otra pregunta o comentario?. Muchas gracias, Raúl.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias Alcalde, yo quería manifestar mi felicidad, por decirlo así del tema, como está avanzando el proyecto Metro, se ha logrado con las tuneladoras avanzar con tiempo, mejorar el tiempo, eso es bueno. Yo fui a una inspección, como dice el concejal Albán, también tuve un buen recibimiento, una buena atención y lo que es más en margen al respeto, y se dio toda la información que necesitaba en la parte técnica, entonces yo quería felicitarles. Sí tengo algunas inquietudes, pero por la hora, por el tiempo, les voy a hacer llegar por escrito, espero me contesten, no quede otra vez en “letra muerta”, en una hoja, pero sí tengo algunas inquietudes técnicas, pero mis felicitaciones por el avance de la obra, por cómo se está haciendo y esta es una obra emblemática para la ciudad, nada más, gracias.

SEÑOR ALCALDE: Una vez tratados todos los puntos del orden del día, declaro clausurada la sesión, muchas gracias.

SIENDO LAS VEINTIDÓS HORAS CON VEINTIOCHO MINUTOS DEL VIERNES 23 DE JUNIO DEL AÑO DOS MIL DIECISIETE, SE CLAUSURA LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓	
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓	
3. LCDA. SUSANA CASTAÑEDA	✓	
4. SRTA. CARLA CEVALLOS		✓
5. ABG. DANIELA CHACÓN		✓
6. SR. MIGUEL CORO	✓	

7. SRA. SILVIA DÍAZ	✓	
8. DR. PEDRO FREIRE		✓
9. ABG. SERGIO GARNICA		✓
10. DR. MARIO GRANDA	✓	
11. SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓	
12. ING. ANABEL HERMOSA		✓
13. DRA. RENATA MORENO		✓
14. ING. CARLOS PÁEZ	✓	
15. SR. MARCO PONCE	✓	
16. ECON. LUIS REINA	✓	
17. ABG. RENATA SALVADOR		✓
18. LCDO. EDDY SÁNCHEZ	✓	
19. SRA. KAREN SÁNCHEZ		✓
20. MSc. PATRICIO UBIDIA		✓
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓	
22. DR. MAURICIO RODAS, ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO	✓	



DR. MAURICIO RODAS ESPINEL

ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



ING. ANABEL HERMOSA

SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO


ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO

REGISTRO ASISTENCIA - TOTAL SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓	
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓	
3. LCDA. SUSANA CASTAÑEDA	✓	
4. SRTA. CARLA CEVALLOS	✓	
5. ABG. DANIELA CHACÓN	✓	
6. SR. MIGUEL CORO	✓	
7. SRA. SILVIA DÍAZ	✓	
8. DR. PEDRO FREIRE	✓	
9. ABG. SERGIO GARNICA	✓	
10. DR. MARIO GRANDA	✓	
11. SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓	
12. ING. ANABEL HERMOSA	✓	
13. DRA. RENATA MORENO	✓	
14. ING. CARLOS PÁEZ	✓	
15. SR. MARCO PONCE	✓	
16. ECON. LUIS REINA	✓	
17. ABG. RENATA SALVADOR	✓	
18. LCDO. EDDY SÁNCHEZ	✓	
19. SRA. KAREN SÁNCHEZ	✓	
20. MSc. PATRICIO UBIDIA	✓	
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓	
22. DR. MAURICIO RODAS, ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO	✓	