

ACTA No. 2017 – 155 – O

SESIÓN ORDINARIA DE 9 MARZO DE 2017

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. LCDO. LUIS AGUILAR	✓	
2. SR. JORGE ALBÁN		✓
3. SR. PATRICIO ÁLVAREZ	✓	
4. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ		✓
5. SRTA. CARLA CEVALLOS	✓	
6. ABG. DANIELA CHACÓN		✓
7. SR. HÉCTOR CUEVA	✓	
8. SRA. SILVIA DÍAZ	✓	
9. DR. PEDRO FREIRE	✓	
10. ABG. SERGIO GARNICA	✓	
11. DR. MARIO GRANDA		✓
12. SR. MARIO GUAYASAMÍN		✓
13. PROF. LUISA MALDONADO		✓
14. DRA. RENATA MORENO	✓	
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓	
16. SR. MARCO PONCE	✓	
17. ECON. LUIS REINA		✓
18. ABG. RENATA SALVADOR		✓
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓	
20. SRA. KAREN SÁNCHEZ		✓
21. MSc. PATRICIO UBIDIA		✓
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓	

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

- | | |
|-------------------------|-----------|
| 1. LCDO. LUIS AGUILAR | CONCEJAL |
| 2. SR. PATRICIO ÁLVAREZ | CONCEJAL |
| 3. SRTA. CARLA CEVALLOS | CONCEJALA |
| 4. SR. HÉCTOR CUEVA | CONCEJAL |
| 5. SRA. SILVIA DÍAZ | CONCEJALA |
| 6. DR. PEDRO FREIRE | CONCEJAL |
| 7. ABG. SERGIO GARNICA | CONCEJAL |
| 8. DRA. RENATA MORENO | CONCEJALA |
| 9. ING. CARLOS PÁEZ | CONCEJAL |
| 10. SR. MARCO PONCE | CONCEJAL |
| 11. LCDO. EDDY SÁNCHEZ | CONCEJAL |

ADEMÁS ASISTEN LOS SIGUIENTES FUNCIONARIOS:

ECON. MIGUEL DÁVILA CASTILLO	ADMINISTRADOR GENERAL
DR. GIANNI FRIXONE ENRÍQUEZ	PROCURADOR
	METROPOLITANO (E)
ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO	SECRETARIO GENERAL DEL
	CONCEJO METROPOLITANO
	DE QUITO

SEÑOR ALCALDE: Muy buenos días señoras, señores concejales, público presente, bienvenidos a esta sesión ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito.

Señor Secretario, por favor, díguese constatar el quórum.



SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Buen día, señor Alcalde, señoras y señores concejales, público presente. Contamos con la presencia de once 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 ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, al amparo de lo dispuesto en el artículo No. 318 del COOTAD. Señor Secretario, por favor dé lectura al orden del día.

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

Ingresan a la sala de sesiones la concejala Abg. Daniela Chacón y concejal Sr. Mario Guayasamín, a las 9h16 (13 concejales).

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

ORDEN DEL DÍA

I. Himno a Quito.

Ingresan a la sala de sesiones los concejales: Econ. Luis Reina, Dr. Mario Granda; y, concejala Abg. Renata Salvador, a las 9h19 (16 concejales).

SEÑOR ALCALDE: Pasemos al siguiente punto por favor.

II. Conocimiento y aprobación del acta No. 136-E, de la Sesión Extraordinaria de 26 de septiembre de 2016.

SEÑOR ALCALDE: ¿Alguna observación al acta?. Someta a votación ordinaria la aprobación de la misma, 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 acta en referencia.

Señor Alcalde, con el voto favorable de los presentes y el voto salvado de quienes no estuvieron en la sesión, queda aprobada el acta No. 136-E, de la sesión de 26 de septiembre de 2016.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (12), **RESUELVE** APROBAR EL ACTA No. 136-E, DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO DE 26 DE SEPTIEMBRE DE 2016, CON EL VOTO SALVADO DE LOS SIGUIENTES CONCEJALES Y CONCEJALAS: ABG. DANIELA CHACÓN, SRTA. CARLA CEVALLOS, SR. HÉCTOR CUEVA, DRA. RENATA MORENO, SRA. KAREN SÁNCHEZ; Y, MSc. PATRICIO UBIDIA, POR NO HABER ESTADO PRESENTES EN LA MENCIONADA SESIÓN.

SEÑOR ALCALDE: Pasemos al siguiente punto del orden del día.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala MSc. Soledad Benítez, a las 9h20 (17 concejales).

III. Entrega de la Mención de Honor por servicios relevantes a la ciudad “Marieta de Veintimilla”, a la Dra. Elsa Patricia Palacios Chiriboga, primera mujer bombero del Distrito Metropolitano de Quito.

Sale de la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica, a las 9h21 (16 concejales).

CONCEJALA DRA. RENATA MORENO: Gracias, señor Alcalde, si me permite quisiera pasar un video para que todos quienes nos acompañan podamos tener una idea de quién es Elsa Patricia, gracias

SEÑOR ALCALDE: Adelante.

Se procede a la presentación del video.



CONCEJALA DRA. RENATA MORENO: Gracias, señor Alcalde, muy buenos días, buenos días compañeros concejales, señor Comandante del Cuerpo de Bomberos de Quito y todos los quiteños que el día de hoy nos acompañan.

Para mí, realmente, es un honor y quiero agradecerle a Elsa Palacios por permitirme mocionarle para el premio “Marieta de Veintimilla”, que hay que decirlo es un reconocimiento que hace este Concejo, que hace esta ciudad, con igualdad de género a hombres y mujeres por su trayectoria y sobre todo por cuanto ha contribuido para la ciudad.

Este año, coincidentalmente, la ONU ha establecido que el tema para el 2017, para el día Internacional de la Mujer, sea las mujeres en un mundo laboral en transformación hacia un planeta cincuenta-cincuenta, en el año 2030.

Esta frase tan fuerte, a nosotros nos obliga a rever nuestras obligaciones y a rever todos aquellos derechos que históricamente las mujeres nos han dejado hoy como legado. Elsa Palacios efectivamente iniciaba diciendo que quiero agradecerle por permitirme, a través tuyo, reconocer a todas las mujeres que el día de ayer siendo 8 de marzo estuvimos siendo reconocidas y homenajeadas muchas de nosotras.

En realidad lo que nos ha hecho volver a ver es que aquella bandera del feminismo, aquella bandera de ser mujer no debemos utilizarla como el paño de lágrimas, cuando somos víctimas, como un manto sobre el que hay que arrodillarnos para estar por debajo del otro género, sino todo lo contrario, nos has demostrado que la bandera del feminismo hay que utilizarla para ponernos como una capa, la capa de lo que somos las mujeres, unas heroínas, muchas gracias Elsa.

Procede a dar lectura al siguiente diploma:

“Mauricio Rodas Espinel, Alcalde y la Comisión de Mesa del Concejo Metropolitano de Quito.

Que la brillante actuación de su trayectoria profesional, de la señora Elsa Patricia Palacios Chiriboga y por haber ejercido por primera vez en esta ciudad una profesión de alto riesgo al incorporarse en 1982 al Cuerpo de Bomberos de Quito, convirtiéndose en la primera mujer bombero de la historia de la ciudad, abriendo el

campo para que otras mujeres se desempeñen con capacidad, liderazgo, cultivando los valores primordiales del ser humano para su desarrollo personal y profesional en ésta y otras áreas, y que es deber de las autoridades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, dejar constancia pública de reconocimiento y felicitación a mujeres que como Elsa Patricia Palacios Chiriboga, constituyen un ejemplo para la sociedad quiteña y ecuatoriana al ser una pionera en el ejercicio de una profesión, cuyo acceso había sido tradicionalmente limitado para el género femenino, así como para su perseverancia para alcanzar otros logros académicos y profesionales.

En el ejercicio de sus atribuciones, resuelve otorgar Mención de Honor por servicios relevantes a la ciudad "Marieta de Veintimilla", a la Dra. Elsa Patricia Palacios Chiriboga.

Dado en el Distrito Metropolitano de Quito, a los 6 días del mes de abril del año 2016.- Dr. Mauricio Rodas Espinel.- Abg. María Elisa Holmes Roldós".

SEÑOR ALCALDE: Muy buenos días con todos, ayer conmemoramos el día Internacional de la Mujer y creo que no hay mejor forma de hacerlo que entregando este justo homenaje a Elsa Patricia; sin duda, se convierte en un ejemplo para todas las mujeres quiteñas, ecuatorianas, como bien decía Renata, demostrando que no hay imposibles, que no hay límites para lo que las mujeres quieran hacer y justamente ese es el sueño por lo que estamos trabajando, hacer del Distrito Metropolitano de Quito una ciudad de verdadera igualdad de derechos, equidad de género y con referentes como Elsa Patricia, sin duda, es mucho más sencillo el camino porque tenemos una guía, una orientación hacia donde avanzar.

Con muchísima admiración de parte de todos los quiteños, Elsa Patricia, felicitaciones por este merecido reconocimiento.

DRA. ELSA PATRICIA PALACIOS CHIRIBOGA: Yo voy a aprovechar este espacio para dar gracias, primero a Dios, a mis padres y a cada una de las personas que han hecho posible esto y pedirle su compromiso señor Alcalde, de que si bien es cierto este es un reconocimiento, el reconocimiento más grande y por el que yo estoy luchando, es que una estación tenga mi nombre y ese sería un reconocimiento en realidad de que una mujer pasó por la Institución y de que sea en realidad de que



nosotras la mujeres somos de valía y que somos apreciadas y respetadas como tales, gracias.

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

IV. Conocimiento del informe No. IC-2017-072, emitido por la Comisión de Igualdad, Género e Inclusión Social, respecto del otorgamiento del Premio “Manuela Espejo”; y, resolución al respecto.

CONCEJALA SRTA. CARLA CEVALLOS: Gracias Alcalde, buenos días Alcalde, concejales, a la ciudadanía, a los bomberos, a las bomberas que hoy se encuentran aquí. Comentarles que el artículo No. 29, de la Ordenanza 224, permite que se otorgue el premio a una mujer que haya cumplido una labor preponderante en el desarrollo de la ciudad o del país a través de actividades cívicas, culturales, educativas, sociales, ecológicas, laborales y otras actividades.

El 6 de marzo de 2016, la Comisión de Igualdad, Género e Inclusión Social, emitió el dictamen favorable para que el Concejo Metropolitano otorgue el Premio “Manuela Espejo” a la señora Edid Dueñas.

Me permito leer un poco su biografía.

Edid Dueñas es Psicóloga Clínica y se desempeña en el ámbito de la oncología, con especialidad en niñas y en niños; es decir, se dedica a atender a la niñez que se encuentra en situación de doble vulnerabilidad. El apoyo técnico y cálido de Edid no sólo se realiza a los pacientes, sino que también en el entorno, que también se impacta por la enfermedad del niño o de la niña. También ha dictado conferencias como el apoyo de la psico oncología en el manejo de la oncología pediátrica, aspectos psico emocionales de la oncología pediátrica, acoso escolar “bullying”, realidad y una mirada desde la salud pública, maltrato infantil, síndrome de “munchausen”, el entorno familiar e inicio de la drogadicción, factores de riesgo, factores protectores, taller de acompañamiento a pacientes pediátricos hospitalizados, sintomatología psicológica, asociado al cáncer en fase terminal, fin de la vida, un reto para todos,

cómo mejorar el autoestima en los niños, aspectos emocionales del cáncer en niños, el apoyo psicológico en la oncología pediátrica posterior al tratamiento.

La gestión de la postulante fue debidamente evaluada por la Comisión durante el debate y se confirmó de manera unánime con los concejales: Carlos Páez y Mario Granda, que la señora Edid Dueñas es la merecedora del Premio "Manuela Espejo", por ello quisiera mocionar que este Concejo resuelva otorgar el Premio "Manuela Espejo" a Edid Dueñas, conforme lo resuelto en la Comisión de Inclusión Social, conmemorando el día Internacional de la Mujer, ya que el mejor regalo que nos pueden dar a nosotras la mujeres no sólo es en ese día, sino que es el trabajo arduo, día tras día.

Invitar también a los hombres a que formen parte de esta gran lucha con el único objetivo de llegar a tener una sociedad igualitaria y equitativa, en donde tanto los hombres como las mujeres podamos despojarnos de los estereotipos que lamentablemente hemos estado acostumbradas, muchas gracias y mociono lo que dije anteriormente.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Jorge Albán, a las 9h33 (17 concejales).

CONCEJAL SR. MARIO GUAYASAMÍN: Muchísimas gracias y muy buenos días a todas y a todos. Señor Alcalde, quiero apoyar la moción de Carla y debo reconocerlo también he seguido de cerca el trabajo de Edid y es importante que nosotros conozcamos más allá de un currículum, más allá de una hoja de vida lo que está detrás y lo que está detrás de una actividad profesional y lo que está detrás también de una actividad con un sector que es bastante vulnerable y que debe estar permanentemente en nuestra memoria.

Yo quiero empezar diciendo y señalando algo que yo lo he mantenido y que será siempre redundante en cada una de las cosas que yo presente, principalmente con motivo del "Día de la Mujer".

Me declaro públicamente un contradictor de aquella terrible frase acuñada en el medioevo que dice, "Detrás de un gran hombre hay una gran mujer", seré el permanente contradictor de esa frase humillante porque detrás de nadie, una mujer nunca va a estar detrás de nadie, va a estar a la altura o va a estar mucho más allá de

nosotros y frente a ello también decir que a partir de esta reflexión debemos pensar que debe ser una práctica diaria el tema del reconocimiento de la mujer, valorar su trabajo antes que regalar un chocolate y el trabajo de Edid es en los recovecos del alma, cuando está cansada la voluntad ahí es el trabajo de ella.

Cuando los pequeños que son ángeles, tienen la alitas rotas ahí está el trabajo de Edid y cuando se necesita una fuerza de alguien que te diga que todavía algo se puede hacer, ahí aparece el trabajo. El trabajo de una profesión que a veces le dices estas tan loco que necesitas un psicólogo o ándate al psiquiatra, pero no entendemos que el trabajo de un psicólogo o de un psiquiatra no es la última opción sino más bien es la opción de vida que alguien te diga, tú puedes cambiar todavía y Edid está en medio de la guerra de las mentes y así se hace camino al andar, porque trabajar con niños, con pacientes de "Solca", es un trabajo que requiere, no sólo una voluntad sino intentar no hacer carne de lo que nos duele cuando trabajamos con los pequeños y eso nos convierte a todos en este momento en cómplices para llevar a una heroína que trabaja diariamente con ese tipo de oficio, y amarlo y hacerlo con pasión es lo que nosotros tenemos que reconocer. Por eso, invito a ustedes compañeros del Concejo Metropolitano a votar favorablemente en favor de esta nominación que se ha hecho con justicia por parte de la Comisión respectiva, muchas gracias.

SEÑOR ALCALDE: Señor Secretario, someta a votación ordinaria la moción presentada por la concejala Cevallos.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Señoras y señores integrantes del Concejo Metropolitano, por favor sírvanse levantar la mano quiénes están de acuerdo con la moción planteada por la concejala Cevallos.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. LCDO. LUIS AGUILAR	✓			
2. SR. JORGE ALBÁN	✓			
3. SR. PATRICIO ÁLVAREZ	✓			
4. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
5. SR. CARLA CEVALLOS	✓			
6. ABG. DANIELA CHACÓN	✓			
7. SR. HÉCTOR CUEVA	✓			
8. SRA. SILVIA DÍAZ	✓			

9. DR. PEDRO FREIRE	✓			
10. ABG. SERGIO GARNICA				✓
11. DR. MARIO GRANDA	✓			
12. SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
13. PROF. LUISA MALDONADO				✓
14. DRA. RENATA MORENO	✓			
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓			
16. SR. MARCO PONCE	✓			
17. ECON. LUIS REINA	✓			
18. ABG. RENATA SALVADOR	✓			
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
20. SRA. KAREN SÁNCHEZ				✓
21. MSc. PATRICIO UBIDIA				✓
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓			
VOTACIÓN TOTAL	18			4

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Señor Alcalde con el voto favorable de los presentes, queda aprobado el otorgamiento del Premio “Manuela Espejo” del año 2017, a favor de la señora Edid María Dueñas.

SEÑOR ALCALDE: Vamos a proceder a la entrega a través de la señorita concejala Carla Cevallos, por favor.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica, a las 9h39 (18 concejales).

CONCEJALA SRTA. CARLA CEVALLOS: Procede a dar lectura al siguiente diploma:

“Mauricio Rodas Espinel, Alcalde Metropolitano y el Concejo Metropolitano de Quito

Considerando que el Premio “Manuela Espejo”, se concede cada año a la mujer que ha cumplido una labor preponderante en el desarrollo del país o de la ciudad, a



través de actividades cívicas, culturales, educativas, sociales, ecológicas y laborales que merezcan destacarse como ejemplo para las presentes y futuras generaciones.

Que la Dra. Edid María Dueñas, psicóloga clínica infantil, es especialista en la atención de las patologías y problemas que se presentan en sus pacientes y que necesitan tratamientos integrales e individualizados que le permiten mejorar su calidad de vida.

En su servicio refleja una conducta ética que enaltece el ejercicio de su profesión, brindando alivio, no solamente del dolor sino también del manejo adecuado de síntomas que conllevan una enfermedad, basándose en mejorar la calidad de vida, cubriendo necesidades bio psicosocial y espiritual y que es deber de las autoridades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, reconocer el esfuerzo y compromiso de aquellas mujeres que con su ejemplo y trabajo enaltecen las virtudes y saberes humanos, poniéndolos a disposición de esta ciudad y su país.

Resuelven:

Otorgar el Premio “Manuela Espejo” a la Dra. Edid María Dueñas, animando a tan valiosa mujer a continuar con su destacado aporte profesional en el desarrollo de nuestra ciudad y el país.

Dado en el Distrito Metropolitano de Quito a los 8 días del mes de marzo del año 2017.

Dr. Mauricio Rodas Espinel, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito.- Abg. Diego Cevallos Salgado, Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito”.

Felicitaciones.

SEÑOR ALCALDE: Bueno, este es un reconocimiento muy especial para la ciudad y en lo personal para mí también, porque tengo el gusto y el honor de conocer a Edid María desde su infancia, somos amigos desde muy pequeños, no vamos hablar de edades y de verdad tuve la inmensa suerte de conocerla y desde entonces, desde niña, ver en ella enormes valores, principios, apego a la ética y la convicción de trabajar por quienes más lo necesitan.

Al pasar el tiempo, fui también testigo de cómo fue desarrollando una actividad profesional brillante, tremendamente destacada, para llegar a este punto en donde se ha convertido, sin duda, en un referente del trabajo social, profesional, técnicamente desarrollado en nuestra ciudad.

Así que, Edid María, muchísimas felicitaciones. Eres un ejemplo para los quiteños y quiteñas, estamos seguros que seguirás brindando tu aporte cívico y tremendamente comprometido en beneficio de la niñez, felicidades.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal MSc. Patricio Ubidia, a las 9h42 (19 concejales).

DRA. EDID MARÍA DUEÑAS: Muchas gracias “Mauricito”, como en aquellas épocas nos decíamos. Tengo unas pocas palabras muy sinceras que quiero mencionar el día de hoy. Siento que es un verdadero privilegio que la vida me ha concedido, estoy eternamente agradecida por ello, el poder brindar su aporte psicológico y emocional, ayudar y permanecer cerca de estos valientes y maravillosos niños y sus familias me llenan de inmensa felicidad.

Siento honor al ser yo la escogida para tan noble labor. Me encanta lo que hago, disfruto mucho mi trabajo, me apasiona y soy inmensamente feliz, en especial cuando veo que nuestros pacientes se sanan y se sanan para siempre. Me motiva transmitir paz y esperanza, ya que la esperanza nunca se pierde, me ratifica el corazón quererles de la manera que les quiero a estos niñitos.

El amor se refleja mucho con el espíritu de esta gran mujer, “Manuela de la Santa Cruz y Espejo”, en especial por su aporte proactivo y en este caso a la comunidad más vulnerable y necesitada, los pacientes oncológicos pediátricos.

De manera especial, quiero agradecer por su puesto a la Alcaldía de Quito por haberme elegido, muchas gracias Mario por tus hermosas palabras, gracias Mauricio, gracias Carla, a todos los concejales, a toda la Alcaldía gracias, a mi esposo quien ha sido mi soporte, mi apoyo y significa todo en la vida para mí, a mi hijo quien es el estímulo más importante que tengo, a mi madre por su constante apoyo y amor incondicional, a mi hermana por ser mi mejor ejemplo de mujer, a mi familia, a mi familia Einstein, promoción 91, por ser ellos quienes propiciaron este sueño

A

hecho realidad y por enseñarme el sentido de la hermandad y verdadera amistad, gracias de corazón a todos ellos, a todos mis queridos amigos.

Para cerrar con broche de oro, por su puesto, agradecer a "Solca", que para mí es el mejor hospital del mundo, a todos mis valientes guerreros al servicio de pediatría oncológica, que es el mejor equipo de trabajo que puede existir, sin ellos nunca hubiese sido posible este premio, esto es para ellos y de ellos.

Termino con la siguiente frase, "El cáncer abre muchas puertas, una de las más importantes es tu corazón, no debemos vivir en la sombra del cáncer sino en la luz." Robin Williams. Muchísimas gracias a todos.

SEÑOR ALCALDE: Antes de pasar al siguiente punto del orden del día, señor Secretario, por favor, dé lectura al artículo No. 7, de la Resolución de Procedimientos Parlamentarios.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí, señor Alcalde.

"Artículo No. 7.- Subrogación de la presidencia de las sesiones.- A falta de la alcaldesa o alcalde, presidirá la sesión del Concejo Metropolitano la primera o primer vicepresidente y en su ausencia, la segunda o segundo vicepresidente; si faltaren las autoridades antes enunciadas, presidirá la sesión la concejala o el concejal que el alcalde o alcaldesa designe. En el caso de sesiones auto convocadas, de acuerdo a lo dispuesto en el COOTAD y a falta de las tres autoridades del Concejo, la presidencia la ejercerá el concejal o concejala que el pleno del Concejo Metropolitano designe por mayoría simple de los integrantes presentes.

SEÑOR ALCALDE: En virtud de lo señalado por el artículo No. 7, que fue leído, quisiera encargar la presidencia o la conducción de esta sesión al señor concejal Pedro Freire, por favor.

El Dr. Mauricio Rodas, Alcalde del Distrito Metropolitano, encarga la presidencia al concejal Dr. Pedro Freire, a las 9h45. (18 concejales).

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Señor Secretario, dé lectura del siguiente punto del orden del día, por favor.

V. Primer debate del proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformativa del Libro III "De los Tributos Municipales", Título II "De las Tasas", Capítulo I "De las tasas de recolección y tratamiento de residuos sólidos", del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito. (IC-O-2016-311).

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Señor concejal Marco Ponce, por favor.

Salen de la sala de sesiones la concejala Dra. Renata Moreno y el concejal Lcdo. Eddy Sánchez, a las 9h46 (16 concejales).

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Muchísimas gracias, buenos días al flamante Alcalde encargado, señoras y señores concejales, público presente.

Este es un tema que compete total, única y exclusivamente al Concejo Metropolitano. Yo lo consideraría un tema de trámite, es decir durante la Administración pasada se determinó que la revisión de las tasas para recolección de residuos sólidos, sería tratada cada cuatro años, de manera que estamos en la época exacta en que debe ser tratado.

Por otra parte, es necesario mencionar un tema deficitario que preocupa a EMASEO relativo a las tasas, un tema de decisión del Gobierno Central en cuanto al recálculo de las tasas; y, finalmente, un tema operativo que depende de las tasas de recolección de residuos sólidos.

En tal sentido, solicito señor Alcalde, la presencia del Gerente de EMASEO, para poder explicar en extenso el tema relativo a las tasas de recolección de desperdicio, gracias.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Señor Gerente de EMASEO, por favor para que nos dé una información al respecto.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: Muy buenos días señores concejales, muy buenos días señores ciudadanos y señores compañeros de EMASEO, que han tenido la amabilidad de acompañarnos.

Vamos a presentar el proyecto de reforma a la Ordenanza No. 402, de la tasa de recolección de basura para primer debate.

Procede a dar lectura a las siguientes láminas:

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

QUITO
EMPRESA PÚBLICA
METROPOLITANA DE ASEO **EMASEO**

REFORMA ORDENANZA 402
TASA RECOLECCION DE BASURA
PRIMER DEBATE

COMISIÓN DE PRESUPUESTO, FINANZAS Y
TRIBUTACIÓN –EJE DE GOBERNABILIDAD E
INSTITUCIONALIDAD- MUNICIPIO DEL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO

En sesión extraordinaria del 23 de noviembre de 2016 la Comisión emitió el **DICTAMEN FAVORABLE por UNANIMIDAD**, para que el Concejo Metropolitano conozca en primer debate el proyecto de Ordenanza Metropolitana que modifica la Ordenanza Metropolitana No. 402.

[Handwritten mark]

MOTIVACIÓN LEGAL Y AJUSTE **A NIVEL NACIONAL**



1. COOTAD Art. 566 *“Podrán también aplicarse tasas sobre otros servicios públicos municipales siempre que su monto guarde relación con el costo de producción de dichos servicios”.*
2. **Disposición General Tercera Ley Orgánica del Servicio Público de Energía Eléctrica/16 enero 2016/** *“Las empresas eléctricas de distribución de energía eléctrica, de manera excepcional previa autorización del ARCONEL, podrán acordar con los GADS la recaudación de tasas por el servicio de recolección de basura. Estos valores constarán por separado en factura independiente.”*

Esta última frase, es la que nos tiene motivados. Actualmente la tasa de EMASO tiene un déficit en cuando a la relación al real costo del servicio que lo vamos a mostrar más adelante.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Yo observé, cuando se presentó esto en la Comisión de Presupuesto, si se habla a nombre de EMASEO, o de todo el proceso del manejo de desechos; por lo tanto, incluye también a EMGIRS, que es la empresa que hace la disposición final. Entonces, vuelve a hablar sólo de EMASEO, quisiera saber si va a hablar sólo de EMASEO o de las dos empresas que son las que manejan en general el conjunto del proceso de manejo de desechos sólidos.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: Es importante la observación señor concejal, yo hablo como Gerente de EMASEO, sin embargo los estudios que se presentan a continuación son hechos en el eje completo, incluyendo también las necesidades de EMGIRS y la realidad de EMGIRS.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Está satisfecho, señor concejal.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Sí.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Continúe, señor Gerente.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: La Disposición General Tercera de la Ley Orgánica del Servicio Público.

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:



MOTIVACIÓN LEGAL Y AJUSTE A NIVEL NACIONAL

1. **COOTAD Art. 566** *“Podrán también aplicarse tasas sobre otros servicios públicos municipales siempre que su monto guarde relación con el costo de producción de dichos servicios”.*

2. **Disposición General Tercera Ley Orgánica del Servicio Público de Energía Eléctrica/16 enero 2016/** *“Las empresas eléctricas de distribución de energía eléctrica, de manera excepcional previa autorización del ARCONEL, podrán acordar con los GADS la recaudación de tasas por el servicio de recolección de basura. Estos valores constarán por separado en factura independiente.”*

Hemos llegado en estos días anteriores a un acuerdo con ARCONEL, para la renovación hasta el 31 de mayo de este servicio de cobro de la tasa de EMASEO a la ciudadanía, a través del sistema de cobranza de las empresas eléctricas.

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:



3. Convenio Suscrito EMASEO-EEQ 4.2.7 (11/01/2016), estableció la obligación de EMASEO EP de alinearse a las directrices respecto de la Homologación de la metodología de cálculo de la Tasa de Recolección de Basura a Nivel Nacional. Sistema Comercial Único CIS/CRM.

4. Oficio Nro. CNEL-CORP-GG-2016-016-O, (18/05/2016), Dirigida a las Comercializadoras de Energía Eléctrica, solicitando efectuar gestiones pertinentes para que las entidades municipales, puedan modificar sus ordenanzas para que el cálculo y aplicación de los valores de las tasas se ajusten a la siguiente fórmula :

$$TRB= (A \times MTE) + B + (C \times SBU)$$

Es una nueva fórmula de tasa que tiene una estructura de cálculo diferente a la tasa que actualmente está vigente y que dentro de los estudios que vamos a presentar a continuación, ha sido analizada para que se homologue para las tasas que ARCONEL, o para el sistema de cobro que ARCONEL pretenda homologar a nivel nacional.

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:



5. Estudio Econométrico elaborado por la EMASEO EP que comprende:

- a) Proyección de Necesidades Financieras para el Sistema de Gestión de Residuos Sólidos.
- b) Definición de Variables A, B, y C de la fórmula homologada para el nuevo sistema comercial CIS/CRM, implementado a nivel nacional.

6. EEQ con fecha 19/09/2016 confirma EMASEO EP que la fórmula homologada propuesta en su estudio sí cumple con los parámetros requeridos.

Con fecha 19 de septiembre de 2016, la Empresa Eléctrica de Quito confirma a EMASEO que la fórmula homologada propuesta en el estudio arriba mencionado, sí cumple con los parámetros requeridos para su implementación dentro del sistema de cobranza homologada a nivel nacional.

Las motivaciones internas de la revisión de la tasa, se revisó un estudio en el cual encontramos un problema importante en la tasa que actualmente está vigente.

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:



MOTIVACIÓN INTERNA



- **Último Estudio Revisión Tasa Realizado Año 2012.**
 - Único factor ajuste al 60% de la Inflación Anual.
 - Inflación promedio de los últimos 5 años: 3%
 - Pérdida de capacidad adquisitiva 6% desde el 2012 al 2017 (2,5 millones de pérdida para el presente período).

El promedio de la inflación de los últimos 5 años ha sido 3%, quiere decir que los índices de precio al consumidor en promedio se han elevado en 5 años en un 15%. Sin embargo, EMASEO ha sido capaz de ajustar únicamente el 60% de ese monto, de tal forma que haciendo una analogía al período actual, el déficit de caja de EMASEO para este período sería alrededor de 2.5 millones, únicamente por no poder indexarse en una totalidad al incremento de la inflación anual y partiendo del hecho de que el 95% de los costos de EMASEO están indexados totalmente a la inflación anual.

Únicamente el rubro que no responde a la inflación anual en la canasta básica de productos que EMASEO utiliza, partiendo de la mano de obra, los repuestos, el único producto es el combustible, que apenas representa 700 mil dólares, un presupuesto de 40 millones aproximadamente.

Partimos también de contar con un informe de Contraloría, donde entre otras directrices, determina que EMASEO debe realizar constantemente un análisis del costo real de la producción del servicio y obtener los recursos a través de una tasa.

No obstante, en caso de no ser aprobado dicho estudio en el Concejo Municipal, a través de una ordenanza, que es el medio para formalizar la aclaración de las tasas, el Municipio de Quito deberá precisar una fuente permanente de recursos diferente a la tasa de recolección de basura que permite a EMASEO financiar sus actividades operativas y administrativas.

En este momento lo que estamos presentando es una revisión de tasa para evitar esa fuente permanente de recursos que vía una revisión de tasas no se ha requerido.

QUITO
MUNICIPIO EMASEO

• **Recomendaciones de Contraloría General del Estado**

INFORME CGE - 2011-01-01 A 2011-09-30

Al Gerente Administrativo Financiero:

5. Obtendrá un estudio del impacto del incremento y/o reducción de los niveles de ingreso, producto de la tasa de recolección de basura, a fin de fortalecer los ingresos institucionales, el cual pondrá en conocimiento del Gerente General, para su respectiva resolución en reunión de Directorio.

INFORME CGE: EVALUACIÓN INTEGRAL DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO INSTITUCIONAL DE LA EMASEO EP 2011-11-01 A 2012-10-31

Al Presidente del Directorio:

6. De ser aprobado el estudio para el “Desarrollo de un modelo matemático que optimice la recaudación de la tasa de recolección de basura que abarca la gestión integral de residuos sólidos, en función de la cobertura de costos fijos, variables y de reposición que deben percibir la EMASEO EP y la EMGIRS en el mediano y largo plazo”, instrumentará todas las acciones que viabilicen su aplicación y el incremento de la tasa de recolección, de modo que EMASEO EP, pueda contar con una fuente de ingresos razonables, que le permita adecuar su presupuesto para la realización de inversiones y gastos, previstos en su planificación institucional, facilitando de esta manera constituirse en sujeto de crédito.

No obstante, en caso de no ser aprobado dicho estudio por el Concejo Municipal, a través de una Ordenanza, que es el medio para formalizar la creación de las tasas, el Municipio de Quito, deberá precisar una fuente permanente de recursos, diferente a la tasa de recolección de basura, que permita a EMASEO EP financiar sus actividades operativas y administrativas, a fin de solventar su gestión.

Del estudio realizado y que está ya en su poder, se desprende de que existen tres grandes rubros no cubiertos con la generación de recursos que actualmente la tasa de EMASEO determina. El primero, y por su puesto el más importante son:

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:

- **Rubros no cubiertos con la tasa vigente:**
 - **Provisiones Actuariales y Pago Jubilación Trabajadores**
 - **Repotenciación y Renovación de la Flota Obsoleta**
 - **Incrementos en Costo de Recaudación Tasa**

- **Provisiones Actuariales y Pago Jubilación Trabajadores.**

EMASEO es una Empresa que tiene ya 30 años de vida, por ley, después de 5 años de constitución y operación, una empresa debe comenzar a registrar una provisión actuarial para hacer frente después de 20 o 25 años a las jubilaciones que la empresa tendría que cancelar.

No hemos encontrado registro de provisiones actuariales en la contabilidad de EMASEO, no se ha realizado estos 25 años, realizamos un estudio actuarial para determinar exactamente cuánto debería ser ese monto que la empresa tuvo que haber provisionado, para hacer frente a este importantísimo compromiso social que se tiene con cada trabajador como patrono y el estudio actuarial que también debió haber sido remitido, determina que existe un déficit de 12 millones 300 mil dólares, a la actualidad, para contar con la provisión actuarial adecuada.

Lo siguiente que tenemos es:

- Repotenciación y Renovación de la Flota Obsoleta.

En diapositivas siguientes vamos a explicar el por qué se requiere también una provisión al igual que actuarial para las jubilaciones de los señores trabajadores. Una provisión para poder repotenciar o renovar la flota de EMASEO, que actualmente tampoco cuenta con esa facilidad; y, el tercer rubro no cubierto son:

- Los Incrementos de Costos de la Recaudación de la Tasa.

Es decir, la Empresa Eléctrica tiene una tarifa que anualmente nos asigna por el servicio de cobranza y esa tarifa ha ido incrementándose, sin que EMASEO cuente con los fondos para hacer frente a esos incrementos.

TOTAL RECURSOS NECESARIOS Y PROVISIONES REQUERIDAS	
RESUMEN GENERAL	
CONCEPTOS	VALOR
Provisiones JUBILACIÓN PATRONAL a Diciembre 2015 – Cálculo Actuarial (pagos mensuales proyectados según expectativa de vida)	12.366.991,00
Sub Total	12.366.991,00
Proyección de recursos para JUBILACIONES 154 Colaboradores - Operativo (2014 - 2021) – indemnizaciones legales)	12.186.716,00
Proyección de recursos para Jubilaciones 1 Colaborador - Administrativo	49.560,00
Sub Total	12.236.276,00
TOTAL PROVISIONES, INDEMNIZACIONES, DESAHUCIOS PARA LOS PRÓXIMOS 5 AÑOS	24.603.267,00

Fuente y elaboración: Dirección Administrativa y de Talento Humano de EMASEO EP

Podemos revisar, el primer concepto que hablamos acerca de las provisiones requeridas, el estudio actuarial determina que las provisiones de jubilación patronal a diciembre de 2015, porque tiene que ser año cerrado y este estudio lo hicimos el

año 2016, necesitaría tener una provisión de 12.366.000 dólares en los balances de EMASEO.

Entiendo, tal vez los balances de EMASEO fueron adjuntados, no tenemos provisiones actuariales aún diseñadas dentro de esta estructura.

Lo siguiente, es que desde el 2014 al 2021, necesitamos para poder jubilar a 154 trabajadores, que en estos próximos 4 años y se viene arrastrando de 2 años atrás, no han podido ser jubilados 154 trabajadores, es aproximadamente el 12 % de la masa laboral de EMASEO, son 154 personas que en promedio han trabajado entre 25 y 30 años recogiendo la basura de Quito las 24 horas del día, pues se requiere 12.186.000 dólares para jubilarlos. Al no existir las provisiones que deben igualmente ser mantenidas en el balance de EMASEO, eso se va acumulando y para cumplir con la disposición legal de provisiones y con el flujo de caja necesario para jubilaciones, sumariamos alrededor de veinticuatro millones y medio de dólares que la empresa debería de tener una capacidad de generar.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: A los trabajadores no se les llama “masa”, la “masa salarial” puede ser un concepto que se utiliza, pero a los trabajadores no se les llama “masa”, son personas.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: Sí, en términos técnicos la masa laboral es un término, pero si a usted le incomoda, señor concejal, con gusto le cambiamos. Sigamos.

El siguiente punto que lo habíamos mencionado, es el incremento de la tarifa de cobro de la factura de la Empresa Eléctrica de Quito.

Para esto podemos analizar que hasta el año 2015, la tarifa que la Empresa Eléctrica de Quito asignaba por la gestión de cobranza a EMASEO era de 3.22% del valor total de su cobranza. Lo que quiere decir en términos absolutos entre EMASEO y EMGIRS 1.380.000 dólares, que se destinaba a este servicio.

El año 2016 se realizó un ajuste a este monto, duplicándolo y pasándolo al 7.17% del valor, asignado para el año anterior. Eso representa que entre las dos empresas del

sector ambiente del Municipio de Quito, se le paga o se le pagó a la Empresa Eléctrica 3.236.000.

En el actual proceso de renovación del contrato, se ha definido una tarifa de 10.72% sobre el monto recaudado. Eso significa que tanto EMASEO como EMGIRS tendrá la necesidad de disponer para el pago a la Empresa Eléctrica 5 millones de dólares.

INCREMENTO EEQ FACTURA COBRO SERVICIO 2015, 2016 Y 2017

2015			2016				2017 ENERO		
DESCRIPCION	COMISION	TASA RECAUDADA	DETALLE	COSTO X FACTURA CTVS	COMISION	TASA RECAUDADA	COSTO X FACTURA CTVS	COMISION	TASA RECAUDADA
COMISION	1.118.384,31	34.732.431,96	1ER SEMESTRE (ENE-JUN)	0,18	1.033.729,04	18.115.918,75	0,40	337.968,04	3.151.387,59
3,22%			2DO SEMESTRE (JUL-DIC)	0,28	1.587.596,19	18.448.787,07			
TOTAL	1.118.384,31	34.732.431,96	TOTAL		2.621.325,23	36.564.705,82	TOTAL	337.968,04	3.151.387,59
3,22%			7,17%				10,72%		

<u>COMISION</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>
EMASEO	1.118.384,31	2.621.325,23	4.055.616,48 (Prey.ano)
EMGIRS	262.337,06	614.878,76	951.317,45
TOTALES	1.380.721,37	3.236.203,99	5.006.933,93

Lo cual entre el 2015 y el 2017, representa un incremento del 300 %, que no existe en este momento fuente de financiamiento alguna, para definir.

Pasamos al tema de la Maquinaria Obsoleta.

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:



- **Maquinaria Obsoleta.**

- **Informe de Auditoría Interna a GERENCIA OPERACIONES EMASEO EP 2007-2008, recomienda: “Al Gerente General 13. Deberá contemplar en los POAS renovación periódica de las unidades de recolección, a cuyo efecto anualmente deberá incluir en el presupuesto un porcentaje no menor al 10%.”**

Lamentablemente, las condiciones actuales de financiamiento de la operación de EMASEO han impedido que la Empresa asigne un 10% de su POA a la renovación de la maquinaria, eso ¿qué significa?.

En este momento EMASEO cuenta con 269 vehículos, entre vehículos y maquinarias que son sujetos a mantenimiento, a repotenciación o renovación, de esos 269 vehículos de no contar con fondos para su repotenciación o renovación, en los próximos 5 años, el 55% de la flota, entrará a niveles de obsolescencia, superará su vida útil.

[Handwritten signature]

FLOTA ACTUAL DE EMASEO EP

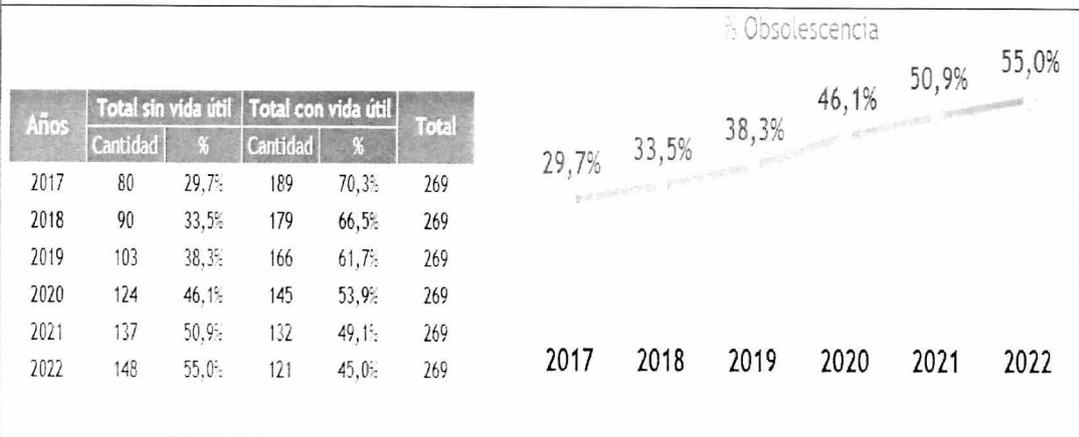


Tipos de maquinaria	Vida útil contable (años)	Vida útil técnica esperada (años)	Años de fabricación															
			1980	1991	1993	1994	2001	2002	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
AMPLIROLL	10	10																5
AUTOMOVILES	10	10										1	1				1	
BARREDORAS	10	10									3	2	1			1		5
CAJAS AUTOCOMPACTADORAS	10	10																25
CAMIONES	7	7						1	2			1	3		6			1
CAMIONES PLUMA	7	7												1				
CAMIONETAS	10	10						2	2		2	2	5	8			11	
EDUCTORES	7	7																3
HIDROLAVADORAS	7	7			1	1							2		2			5
JEEPS	10	10					1				2	4						
LAVACONTEÑEDORES CARGA LATERAL	7	7												2				5
MIXCARGADORAS	15	15			1						1					2		
MONTACARGAS	15	15													1			
MOTOCICLETAS	5	5										2		1			1	3
PAYLOADER	15	15	1			1												
RECOLECTORES CARGA FROITAL	9	9								4			1			1		4
RECOLECTORES CARGA LATERAL	7	7											3	2				14
RECOLECTORES CARGA POSTERIOR	7	7						12			6	28	5			2		8
RECOLECTORES SATELITES	7	7																23
ROLL ON ROLL OFF	10	10										1		1				
TRACTO CAMIONES / CAMA BAJA	10	10				1											1	
VOLQUETAS	10	10			3	7			2			2						4

Determina una importantísima misión de la administración de EMASEO, anticipar los recursos que se requieran para no generar un colapso en la maquinaria de los siguientes años.

21

PROYECCIÓN DE OBSOLESCENCIA DE LA FLOTA



Fuente y elaboración: Dirección de Maquinaria y Equipo de EMASEO EP

La situación financiera actual de EMASEO, sin ajuste significa, si EMASEO hiciese frente absolutamente a todas las obligaciones, tanto patronales, como obligaciones operativas que se tienen y en el 2016 hubiésemos generado un déficit de caja de 5.289.000 dólares.

En la realidad EMASEO no pudo hacer frente a todos esto; es decir, no se hizo repotenciaciones, no se hizo renovaciones, no se hizo provisiones actuariales, ni pagos, se hicieron ciertos pagos a los señores jubilados, los eminentemente necesarios y que lo poco que pudo la Empresa sustanciar y el déficit de caja fue de 1.200.000; sin embargo, habiendo cubierto todas estas necesidades, se hubiese generado un déficit de 5.200.000; en el 2017 cerca de 10 millones, valor que se debería mantener los próximos cuatro años, oscilando.

¿Cómo está distribuido este déficit?. Las jubilaciones, indemnizaciones y pensiones jubilares, de hecho son cerca de 3 millones de dólares, pero ya una parte sí se cubrió durante el año, el déficit fue de 2.119.000 dólares. La renovación y repotenciación de flota no se realizó. Tenemos en este momento un problema en cuanto a la velocidad

con la que podemos dar mantenimiento a nuestras maquinarias y eso representa 1 millón de dólares.

El incremento de la comisión de recaudación es 1.200.000 dólares se lo pagó porque viene ya descontado de nuestra factura mensualmente, pero generó un desfase de 1.200.000 y el presupuesto requerido para mantenimiento que se suma al de repotenciación de la flota 910.000 mil dólares, aproximadamente 2 millones de dólares de capital que se requería para mantener la flota en forma adecuada, no existieron en la empresa el año pasado y ese es un constante si no tomamos una definición para los próximos años.

SITUACION ACTUAL FINANCIERA EMASEO EP SIN AJUSTES						
QUITO						
EMPRESA PÚBLICA MANTENIMIENTO DE FLOTA EMASEO						
DESCRIPCIÓN	2016	2017	2018	2019	2020	2021
INGRESOS	38.268.965	39.636.874	41.863.886	44.028.635	46.257.233	48.587.675
GASTO DE OPERACIÓN	27.328.760	29.337.402	31.639.980	34.164.537	36.921.875	38.862.299
GASTOS EN INVERSIONES PÚBLICAS	576.389	608.484	654.538	707.448	765.121	805.646
MANTENIMIENTO DE EQUIPO Y MAQUINARIA	6.128.676	7.675.446	9.163.360	10.887.834	12.759.876	14.423.893
GASTOS ADMINISTRATIVOS PARA LA PRODUCCIÓN / EPFS	2.637.811	2.703.826	2.785.167	2.876.564	2.977.873	3.052.110
MANO DE OBRA	17.885.873	18.461.694	19.036.793	19.892.952	20.419.005	20.580.750
GASTOS ADMINISTRATIVOS	10.029.564	9.792.355	11.828.985	11.546.033	13.849.945	14.154.079
GASTOS EN REMUNERACIONES	3.891.547	3.428.624	3.891.547	3.741.455	3.908.561	3.880.547
JUBILACIONES, INDEMNIZACIONES Y DESAHUCIO	3.233.452	2.131.441	3.782.692	3.084.907	4.843.425	4.819.905
GASTOS BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.109.045	1.165.892	1.258.472	1.359.952	1.470.892	1.548.676
COMISIÓN Y GASTOS ASOCIADOS DE RECAUDACIÓN	2.828.215	3.096.528	3.206.375	3.386.873	3.527.098	3.605.651
GASTOS PARA INVERSIÓN	2.316.145	6.779.874	3.079.166	2.057.628	5.092.523	4.509.923
REPOSICIÓN DE ACTIVOS	757.354	4.622.618	2.483.507	2.932.580	4.637.321	3.734.951
REPOTENCIACIÓN DE MAQUINARIA	283.935	857.356	595.859	125.048	555.202	774.972
MANTENIMIENTO NO CUBIERTO	1.020.335	593.499	993.459	993.459	963.496	993.459
COMPRA DE MAQUINARIA ASOCIADA A CREDITOS BANCARIOS	1.254.559	0	0	0	0	0
TRANSFERENCIAS	980.613	1.712.993	1.751.669	1.785.637	1.819.929	1.855.651
SERVICIO DE DEUDA	2.903.634	2.967.854	2.967.854	2.967.854	2.967.854	2.967.854
RESULTADO	-6.289.661	-9.943.604	-9.393.768	-9.463.264	-14.384.893	-13.762.130
DISTRIBUCIÓN DESFASE						
JUBILACIONES, INDEMNIZACIONES Y PENSIONES JUBILARES	2.119.824	3.397.355	2.479.835	2.022.439	3.240.866	3.159.496
RENOVACIÓN Y REPOTENCIACIÓN DE FLOTA	1.051.289	5.779.874	3.079.166	3.057.628	5.092.523	4.509.923
INCREMENTOS EN COMISIÓN DE RECAUDACIÓN	1.207.835	740.309	139.847	153.302	167.420	376.554
PRESUPUESTO REQUERIDO MANTENIMIENTO FLOTA INCREMENTO UNIDADES (2015 - 2016)	910.703	2.026.066	3.694.920	4.245.864	5.884.032	5.704.158
TOTALES	5.289.651	9.943.604	9.393.768	9.483.254	14.384.893	13.752.130

El proyecto de la nueva fórmula, versus la fórmula actual.

PROYECTO TRYTRS - FÓRMULA



ACTUAL

ORDENANZA 402 (Artículo 5), dice:

“A partir del año 2015, la cuantía de la tasa determinada en el segundo inciso del Art. III.82 se actualizará anualmente, aplicando el factor 0.6 sobre el Índice de Precios al Consumidor (IPC), publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), según la fórmula siguiente:

$$\text{Coef}_{(n)} = \text{Coef}_{(n-1)} (1 + 0.6 \times \text{IPC}_{(n-1)})$$

Donde:

n = año corriente, a partir del año 2015

Coef = Coeficiente de afectación de la base imponible.

El factor sobre el índice de precios al consumidor será revisado cada cuatro años”.

Fuente y elaboración: Dirección Financiera de EMASEO EP

HOMOLOGADA

$$\text{TRB} = (\text{MTE} \times \text{A}) + \text{B} + (\text{SBU} \times \text{C})$$

- TRB: Tasa de Recolección de Basura
- MTE: Monto total en dólares de rubros de energía, comercialización, demanda, pérdidas de transformación y bajo factor de potencia (sin subsidios)
- A: Porcentaje a aplicar sobre MTE
- B: Para compensar ajustes futuros en recaudación por factura. B sería igual al costo de facturación por planilla que sobrepase los 0.3136 ctvs. (costo al 30/08/2016)
- SBU: Monto de Salario Básico Unificado, vigente a la fecha de realización del cálculo
- C: Porcentaje a aplicar sobre SBU (ningún cambio sobre fórmula actual)

Conocemos la fórmula actual, donde un coeficiente “n”, se multiplica sobre la base imponible que es el valor del consumo eléctrico y el coeficiente “n” es definido por el coeficiente del año anterior por un factor de ajuste del 60% del índice de precio al consumidor que es lo que habíamos hablado inicialmente.

La fórmula homologada propuesta por el ARCONEL a la AMI y que fue la base del estudio cronométrico sobre el cual se generó el análisis, representa que la tasa de recolección de basura es igual al monto total en dólares del rubro de energía comercializada, demanda, pérdidas de transformación por un factor de potencia sin subsidio, donde “A” es un porcentaje a aplicarse sobre MTE. El “A” es la variable del estudio econométrico que EMASEO realizó y que era la variable a definirse.

La “B” es algo muy importante, es un factor variable también para ajustes futuros de recaudación por facturas. “B” sería igual al costo de facturación de la planilla de 2016 que llegó en agosto de 2016 a 31 centavos el costo, es decir 28 centavos más IVA, más cualquier incremento en ese costo para la Empresa año a año.

El salario básico unificado vigente a la fecha del cálculo; y, "C", el porcentaje a aplicar sobre el salario básico unificado, del cual no se realizó ningún cambio a la fórmula anterior, para mantener el espíritu de la fórmula.

La propuesta de recaudación ajustada de EMASEO.

La fórmula fue propuesta por el ARCONEL y revisada a nivel nacional por la AMI. Nosotros lo que hicimos fue en función de esa fórmula que sería la obligatoriedad para homologar el cobro a nivel nacional, definir las variables A-B y mantener la "C", que es exactamente el último acápite de la fórmula anterior.

El "B", básicamente es lo que fija el ARCONEL año a año, en la medida en que podría ir subiendo el costo de la facturación. Lo que se propone es cambiarla, así es.

Entonces, podemos revisar los rangos en los que se agrupan los diferentes quintiles de la comercialización eléctrica y sobre la cual también se basa el cobro de la tasa de recolección, en donde encontramos que para mantenernos dentro de un proceso de equidad y de justa distribución de los costos de recaudación, los primeros cinco rangos corresponden a la tarifa de la dignidad; es decir, el consumo eléctrico más bajo dentro de todos los quintiles en la ciudadanía y a esos el ajuste es del 11.6% y 12%, partiendo de un análisis importante, la fórmula anterior ya lo mantenía en 10%, es decir lo que estamos subiendo es 1.6% o 2%.

¿Qué implica esto en términos absolutos para la ciudadanía?. Significa que las personas que están en este rango, que es aproximadamente el 40% del consumo eléctrico de la ciudad, van a tener un ajuste de menos de 1 dólar al año en cuanto a su costo por recolección de basura, eso significa que mensualmente pagaría menos de 0.10 centavos, más de lo que actualmente están pagando.

Luego se sube ostensiblemente a los rangos residenciales de mucho mayor consumo eléctrico, suben a 18% y 19%, la tarifa comercial, con excepción única de la artesanal que sigue en 14%, las otras suben el 18% su costo de recaudación.



Propuesta de recaudación ajustada EMASEO										
	Rangos	MTE	X	A	+	B	+	SBU	X	C
Residencial	1	MTE	X	11,6589241326%	+	(Costo Recaudación por Factura + IVA - 0,3136	+	SBU	X	0,00038
	2			11,6742666356%	+		0,00038			
	3			11,8568333472%	+		0,00053			
	4			12,0743983261%	+		0,00074			
	5.1 (101-110)			12,3543400521%	+		0,00104			
	5.2 (111-120)			18,5115094243%	+		0,00104			
	6			18,8259406011%	+		0,00167			
	7			19,1368184694%	+		0,00267			
	8			19,3943576883%	+		0,00427			
	9			19,5288672468%	+		0,00683			
	10			19,4449712869%	+		0,01093			
	11			19,1682972555%	+		0,01749			
12	18,8471374543%	+	0,02799							
Comercial	Comercial			18,4220259392%	+		+			-
Industrial e Industrial Artesanal	0-300 kWh			14,2744860087%	+		+			-
	>300 kWh			18,4301894033%	+		+			-
Otros				18,4274214395%	+		+			-

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:



Propuesta de recaudación ajustada EMASEO

El ajuste dado por los cambios en las variables y en la fórmula de cálculo, derivarán los siguientes resultados financieros:

2017 (Base)	2018	2019	2020	2021	2022
Ingresos adicionales que se generarán EMASEO / EMGIRS					
6 millones aproximados					
	2,70%	2,60%	2,60%	2,50%	2,40%
Estos incrementos se generarán anualmente sobre los Ingresos totales de tasa					

CA

El incremento de los ingresos de EMASEO para el año base, en este caso el año 2017 es 6 millones de dólares aproximadamente, y la fórmula implica un incremento progresivo de 2.7; 2.6; 2.5; 2.4% de los siguientes años, para mantener la capacidad adquisitiva de EMASEO, de acuerdo al estudio en los valores que se requiere.

Ahora, ¿qué implica en términos absolutos en una planilla eléctrica?.

AJUSTES APROXIMADOS EN LAS PLANILLAS ELECTRICAS POR RANGO.



QUITO
EMPRESA ELÉCTRICA
EMASEO

	Rangos	Total planilla	Total Nueva planilla
Residencial	1	\$ 2,52	\$ 2,55
	2	\$ 5,08	\$ 5,14
	3	\$ 7,92	\$ 8,03
	4	\$ 10,27	\$ 10,43
	5.1 (101-110)	\$ 11,78	\$ 11,98
	5.2 (111-120)	\$ 13,32	\$ 13,65
	6	\$ 15,51	\$ 15,92
	7	\$ 19,92	\$ 20,49
	8	\$ 28,15	\$ 29,02
	9	\$ 44,56	\$ 45,98
	10	\$ 84,73	\$ 87,39
	11	\$ 211,32	\$ 217,58
	12	\$ 866,55	\$ 890,29
	Comercial	\$ 72,99	\$ 74,75
Industrial	0-300 kWh	\$ 74,77	\$ 73,89
	>300 kWh	\$ 2.062,77	\$ 2.112,52
Industrial	0-300 kWh	\$ 12,64	\$ 13,09
Artesanal	>300 kWh	\$ 76,61	\$ 78,46
Otros	Bombeo De Agua	\$ 230,21	\$ 246,89
	Ent. Ofi., Esc. Deport., Serv. Com.,		
	Autoc. Y Ab. Esp.	\$ 752,26	\$ 770,39
	Serv. Transporte	\$ 1.213,74	\$ 1.301,68
	Otros	\$ 62,20	\$ 63,70

Fuente y elaboración: Dirección Financiera de EMASEO EP y TNK Economics

Los señores de la tarifa de la dignidad que pagarían desde 2.52 dólares mensuales hasta 11.78 dólares mensuales, pasan de 2.52 a 2.55 en un mes o de la parte más alta de la tarifa de la dignidad 11.78 a 11.98. Eso es un real incremento, muy perceptible, el total incluido Empresa Eléctrica y tasa de recolección.

Luego nos vamos, si queremos analizar los rangos más elevados, el rango más elevado residencial que en promedio pagaría 866 dólares de una planilla eléctrica con la tasa de EMASEO-EMGIRS, de 866 pasa a 890, un incremento de 24 dólares mensuales.

[Handwritten mark]

Existen rangos industriales que tienen un incremento superior, alrededor de 50 dólares. Existen otras empresas públicas que pasarían de 750 dólares a 770 dólares. De todas formas, es un incremento bastante equitativo en función porcentual del consumo eléctrico.

¿Cómo se va a utilizar este incremento de tasa?, esto es muy importante. El destino está, como ya lo habíamos mencionado, enfocado a cubrir tres actuales necesidades imperiosas. El 60% de esta tasa irá para crear un fondo específico para la provisión y el pago de jubilaciones del personal en el marco de cumplimiento de la normativa contable presupuestaria y de los requisitos legales preestablecidos, ¿qué significaría esto?, que dejaríamos a través de resoluciones de Directorio totalmente blindados estos fondos, para que la real necesidad de dinero o de efectivo para los señores trabajadores, vuelvo y voy a ser enfático en este punto, porque considero que esta es la base de todo lo que nos tiene aquí presentes.

El 60% del incremento de la tasa, va a ser destinado a crear un fondo específico para la provisión y el pago de jubilaciones del personal en el marco del cumplimiento de la normativa contable-presupuestaria y los requisitos legales preestablecidos.

En otras palabras, el Directorio ha autorizado ya la creación dentro de un programa del POA, de una cuenta en la que los fondos ingresen y ya no vayan a ser destinados para otros usos, porque también en una eventualidad podrían destinarse a construcciones, a maquinaria, etcétera. Sin embargo, recalamos la prioridad de mantener estos fondos con disposición para los señores trabajadores que se jubilan.



DESTINO DE LOS VALORES A OBTENER CON EL AJUSTE DE LA TASA	
AJUSTE FINAL DE LA TASA: 6 MILLONES APROXIMADOS Año 1	
DESTINO DEL INCREMENTO DE INGRESOS:	
CONCEPTO	%
Crear un fondo específico para la provisión y el pago de jubilaciones del personal, en el marco del cumplimiento de la normativa contable-presupuestaria y de los requisitos legales preestablecidos.	60
Crear un fondo específico para la repotenciación de la flota vehicular y el equipamiento destinado a los servicios de aseo y recolección de RSU.	20
Incremento comisión tasa	15
Otros	5
Fuente: Plan Estratégico 2016-2019 - Coordinación General de Planificación; aprobado por el Directorio y de cumplimiento obligatorio.	
Aprobado por el Directorio en Plan Estratégico 2016-2019.	

Lo siguiente: la creación de un fondo específico también para repotenciación de la flota vehicular y el equipamiento, destinados a los servicios de aseo y recolección de los residuos sólidos, quiere decir que EMASEO podrá contar con un 20% de este incremento, destinado específicamente a la repotenciación y mantenimiento de flota, para evitar que en los próximos años la empresa tenga problemas serios de mantenimiento de sus vehículos; y, el otro, el 15% restante, al incremento de la comisión por la cobranza de la tasa, que es un fondo que ni siquiera entra a las arcas de EMASEO, porque es retenido previamente por la Empresa Eléctrica. Hay un 5% que se destinará a otros gastos aún no planificados.

Eso es en breves rasgos la información que queremos poner a su disposición, señores concejales. Yo sé que ustedes conocen profundamente toda la realidad de EMASEO, mucho más que, muchos de los que estamos aquí, inclusive, y que consideran también muy relevante la necesidad, sobre todo los señores trabajadores aquí presentes, muchas gracias.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Gracias, señor Gerente, le rogaría que permanezca aquí, de repente tengan alguna inquietud los señores

concejales, se trata de un primer debate. Así es que, señores concejales, si tienen alguna pregunta o alguna inquietud, por favor.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Lcdo. Eddy Sánchez, a las 10h17 (17 concejales).

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Buenos días, gracias. Yo quisiera hacer algunas preguntas aclaratorias al Gerente y la primera es que, él dijo que se iba a referir al conjunto del sistema, es decir institucionalmente hablando a la parte de EMASEO y de EMGIRS, sin embargo aquí no hemos visto ninguna observación respecto al tema de EMGIRS y digo esto porque el 20% más o menos es diecinueve.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: Dieciocho punto algo.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Si la quinta parte de ese incremento estaría dedicado a la EMGIRS, por tanto hubiese sido interesante conocer eso y digo porque el Gerente, a la pregunta del concejal Albán, había señalado que iba a ser esa cuestión, entonces ahí hay una quinta parte que me parece que habría que revisarla, en todo caso hay que revisar el estudio presentado como anexo al proyecto de ordenanza para verificar.

Lo segundo es, yo quiero hacer una aclaración como hay un cambio de fórmula, no sé si puede volver a una de las láminas anteriores, en donde está mostrada la fórmula original y ahí, el artículo 5 de la Ordenanza No. 402, en la última línea dice que lo que se puede revisar cada cuatro años, es el factor sobre el índice de precios al consumidor, que es de 0,60 o digamos 0,6 o 60%.

En lo que nos están presentando ahora, eso no se está modificando, se están modificando otros rubros y esto lo digo porque el concejal Ponce dice que la Ordenanza del año 2012, manda a revisar cada cuatro años. Lo que manda es a revisar el factor sobre el índice de precios al consumidor, es decir el 60%. Yo no sé si ese 60% está siendo afectado, yo no encuentro afectación sobre ese valor, encuentro afectación sobre otros, esto es muy puntual. No sé si el presidente del Concejo pueda disponer que este tema específico quede para luego continuar y pueda ser absuelto.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: Respondiendo a su primera pregunta, hicimos el análisis y mencionamos a EMGIRS en cuanto al incremento global de los costos de la Empresa Eléctrica, donde se determina también que en conjunto a ellos les genera un 20%, probablemente los estudios de la realidad también de costos de EMGIRS, no está puesto en la presentación, está puesto en la información que se presentó a la Comisión y que haríamos extensivo para el segundo debate a todos los concejales.

Lo siguiente, es cierto, el espíritu de la ordenanza anterior habla de que este último factor de la fórmula es el que se puede revisar, sin embargo el ARCONEL junto con la AME nos pasaron definiciones determinando que esta fórmula ya no podría ser utilizada por una razón importante. ARCONEL está homologando un sistema a nivel nacional, porque en este momento cada distribuidora eléctrica tiene un sistema independiente, lo cual ha hecho engorroso e ineficiente el proceso de cobranza nacional y por ende no podría al unificar un solo sistema, mantener para cada Municipio una fórmula diferente como actualmente es, de tal forma que nos pasó esta nueva fórmula de cálculo.

Sobre esa fórmula de cálculo, ya implica que debemos mantener variables diferentes y hacer un estudio sobre esas nuevas variables.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Pero en ese estudio, perdón que hagamos un diálogo, sólo es para aclarar.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Siga, señor concejal.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: En ese proceso de transformación de la fórmula anterior a la fórmula dispuesta por el ARCONEL, ¿hay un incremento a la consideración del 60% del índice de precios al consumidor, o no?.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: No, lo que se acordó dentro del AME es que este acápite, se pasaría en 60% de IPC a salario básico unificado y se mantendría igual.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Es decir, ya no se indexa al IPC, sino al salario básico unificado.



ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: Así es y luego las variables.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Pero equivalentemente al 60%.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: Equivalentemente al 60% y las variables que dejarían libres para análisis de cada Municipio, sería la "A" porque la "B" sería básicamente manejada por cada Empresa Eléctrica.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Lo digo, porque el salario básico unificado no solamente se incrementa en función del IPC.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: Así es.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Se incrementa en función del IPC, más un componente que tiene que ver lo que se llama, según las condiciones de salario, el tema de la productividad; por tanto, el 60% del IPC, si el IPC es 3% sería uno, ocho por ciento, pero del salario básico unificado, seguramente es más que eso.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: Seguramente, es por eso que ya lo mantenemos en sesenta y vamos a estar muy cercanos a ese "gap" que anteriormente manteníamos, de sólo estar anclado al índice de precio del consumidor, que no nos permitía mantener año a año la capacidad económica necesaria.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Agradeciendo esa aclaración, voy a continuar con un par de puntos adicionales que me parecen importantes.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Siga señor concejal.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Lo otro es que conforme y el Gerente lo reseñó, el artículo No. 566 del COOTAD, establece que se puede cobrar tasas, siempre y cuando sean consistentes con el costo de los servicios; es decir, en la tasa no existen valores adicionales que tengan que ser incorporados, por ello es importante que conozcamos efectivamente la globalidad del costo del servicio desde la visión integral, que yo comparto que no es solamente la recolección si no todo el flujo que implica un tratamiento integral de los residuos sólidos y parte de eso

institucionalmente tiene la responsabilidad la EMGIRS, por tanto creo que es importante precisar, ¿qué es lo que la EMGIRS tiene como costos? y ¿cuáles son los ingresos que tiene la EMGIRS?, de tal manera de verificar si al menos esa quinta parte del aumento es justificable en términos de requerimiento de la EMGIRS, que no ha sido presentado acá y frente a ello yo tengo dos observaciones y que tú Pedro conoces porque lo hemos tratado en la Comisión de Ambiente y que creo que no están respondidas en el tema de la información que se nos ha entregado y que deberíamos tenerla para el segundo debate.

Lo uno es ¿cuál es el cobro a las empresas auto productoras de energía eléctrica?, esto recordará, fue planteado en la Comisión de Ambiente y todavía no se nos ha entregado porque existe esta lógica de que no se les estaba cobrando conforme manda la norma, al menos esta presunción y esta fue la información preliminar que se nos entregó y se solicitó; por tanto, que se nos haga conocer ¿cuál es ese valor?, porque es un rubro que tiene que aportar.

El otro, de lo que yo revisé en el informe técnico de la consultoría presentada tiene que ver con las escombreras, tengo la impresión de que ese cálculo no está ajustado a la verdad, digamos a las nuevas condiciones, para no ser duro, porque, por ejemplo, en el caso de las escombreras existe todo el manejo del tema del "Metro", esos son como cuatro millones de metros cúbicos, que conforme se nos informó el costo de eso, según el convenio que se había firmado entre EMGIRS y la Empresa Metro de Quito o los constructores, era de alrededor de 0.90 ctvs., por metro cúbico, eso quiere decir que en los tres años de construcción, más o menos significaría un ingreso de 3.600.000 dólares o algo así, que prorrateado a un año significaría algo más de 1 millón de dólares, más lo que funcionan las otras escombreras, creo que no se compadece en el análisis de costos que está presentado por la Compañía Consultora y digo esto porque, insisto, me parece que aunque sean 0.10 ctvs., que puede ser que la gente no sienta, creo que nos corresponde verificar que estamos cumpliendo estrictamente con lo que manda la ley que es que, el aumento propuesto sea compatible con el costo del servicio y lo que quiero señalar es que ahí, por lo menos hay dos rubros que creo que deberían ser evaluados o revaluados al momento de determinar el alza mayor.



El uno, insisto, es el tema del cobro a las auto generadoras, auto productoras de energía eléctrica; y, el otro, es un cálculo más preciso del ingreso por el manejo de las escombreras, que me pueden decir eso es parcial, bueno, pero es parte del costo y así como se puede proyectar sobre este tema hay un elemento más concreto que puede ser proyectado para el 2017-2018 y 2019, que debería ser incorporado en el análisis, esto para el segundo debate; y, lo otro, yo quisiera señalar que este modelo de cobro de la tasa de recolección de basura asociado a la tasa de consumo eléctrico es un modelo ya un poquito viejo porque fue originalmente planteado a mediados de los noventa, no tengo la cifra exacta, pero es de mediados de los noventa.

Desde entonces a esta parte han existido algunos avances a nivel regional e incluso a nivel nacional, por ejemplo la ciudad de Cuenca, en donde no solamente se le ata el cobro por los servicios de manejo de los residuos sólidos al consumo eléctrico, sino que también están dados en función de una estimación de la producción que se hace de la basura y esto aunque en términos económicos puede no ser impactante, en términos de generar culturas de compromiso ambiental son tremendamente potentes, puesto que permiten verificar, que este cobro es mayor para los que más basura generan y siendo que en la previsión de un manejo integral de los residuos sólidos, desde una óptica de sostenibilidad ambiental, lo que corresponde es reducir la generación de desechos.

Cuando no existe ninguna formulación de política pública que ate el cobro a los montos de generación, no existe ningún incentivo para que la gente opere en la fuente, en sus casas, prácticas de reducción de desechos, que estos no son temas de la noche a la mañana, pero son temas que tienen que irse construyendo a lo largo de los años.

Por eso en la ciudad de Cuenca y pongo como ejemplo Cuenca, porque es nuestra realidad, porque alguien puede decir, bueno, eso que hagan en los Estados Unidos donde tienen toda la información, es en Cuenca. En Cuenca tienen efectivamente una tasa que incorpora una valoración de cuál es el nivel de producción y generación de residuos y a función de eso se ata un componente de la tasa que finalmente se cobra.



A mí me parece que sería una oportunidad muy valiosa el que se revise esa experiencia, de tal manera de incorporar estos conceptos de sostenibilidad que creo que deben transversalizar la construcción de política pública, más aún en este hecho de la generación de residuos y el compromiso ciudadano, porque es a veces perverso decir el que tiene plata puede no más generar toda la basura que quiera, esto digamos no construye conciencia y no construye una cultura de sostenibilidad ambiental, por tanto, yo creo que para segundo debate, solicito que se haga un análisis de cómo esta aplicado este tema en la ciudad de Cuenca, que se revise esa experiencia y se verifique la posibilidad de incorporar este componente, que insisto, más que un análisis financiero, es un potente componente en términos de generar una cultura ciudadana de reducción en la generación de desechos que desde la perspectiva de largo plazo y sostenibilidad es tremendamente importante, gracias.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Para segundo debate, por favor.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: Le agradezco la participación. El señor concejal ha mocionado varios puntos importantes. En el segundo debate tendremos ampliamente documentada la información; sin embargo, para generalidades, primero, el tema de los grandes consumidores de energía, si bien es cierto los auto productores que migraron hace años, se llamaban grandes consumidores y se habían agrupado, ellos, para su conocimiento, tienen una problemática en cuanto al cobro de la tasa de EMASEO, porque la Empresa Eléctrica ha estado aplicando sobre la factura, obviamente la tasa, pero la factura para esta naturaleza de clientes o de empresas es sólo el costo del transporte o de peaje de la electricidad en la red nacional, porque ellos son auto generadores y se ha desvirtuado entonces el espíritu de la ordenanza que cobraría sobre el consumo eléctrico real y no sobre una parte del consumo que es sólo la transmisión.

Se contrataron inclusive consultorías que generan una auditoría privada de nuestra parte, hacia la Empresa Eléctrica y ARCONEL, para determinar exactamente cuál es el monto al consumirse. Hemos tenido referencias que existen un sin número de posibilidades porque el cálculo no está totalmente determinado, porque habría que definir al legislar sobre qué valor de la electricidad se le pone, entonces hay rangos mínimos pero entre el mínimo y el máximo se esperaría que eso genere, si se logra

cobrar en algún momento, entre uno a uno punto cinco millones más de dólares anualmente, en eso estamos ahora. La normativa legal para hacer eso, es lo que la consultoría avanza para determinarlo y arrancar con esa posibilidad.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Yo quisiera saber si se dimensiona lo que se está planteando, el auto productor de energía es aquel que, como auto produce y su calificativo señala, no compra la energía y por tanto no se le factura esa cantidad, como la tasa está en función de lo que se le cobra, ahí se le está descontando un rubro importante.

Uno de los autos generadores es por ejemplo una de las más grandes cadenas de supermercados de Quito, del país, como auto, generan energía y además son grandes productores de desechos por la misma lógica de su actividad económica, comercial y entonces como ellos auto generan, la factura de energía es bastante reducida y eso hace de que se le esté subsidiando a una empresa de gran posibilidad de contribuir a mejorar las condiciones financieras. Este es un tema relevante, ya fue planteado, recordará Pedro, en la Comisión y hasta ahora no hemos tenido esa respuesta, pero si lo que vamos a subir, digo el centavo que se le va a subir tiene que estar debidamente justificado y creo que ahí hay una oportunidad de recuperar recursos desde otros procesos que no tienen por qué ser cargados al bolsillo de los quiteños comunes y corrientes.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Yo creo que todas estas inquietudes deben ser procesadas, señor Gerente, para segundo debate, es el primer debate, por favor todas las inquietudes que tiene el señor concejal Páez, que para segundo debate tengamos documentado y las explicaciones correspondientes.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: En cuanto a la situación de Cuenca.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Yo quisiera que se explique para el segundo debate. Señor concejal Jorge Albán, por favor.

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Héctor Cueva, a las 10h31 (16 concejales).

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Preocupaciones similares a las que ha planteado Carlos, no voy a redundar en lo ya dicho por Carlos. Me parece que si vamos a revisar este tema, debemos hacerlo de una manera integral, conceptual, operativa y financieramente; ese me parece que debe ser el concepto, porque tengo la impresión de que esta revisión estaba obligada a hacer el Municipio de Quito desde hace algunos meses y como siempre hay el estigma y el dicho o la consigna política de que no hay que subir impuestos, de que no hay que subir tasas, de que no hay que subir nada, entonces la gente se alinea en esa lógica porque esa es la consigna política de la tendencia de derecha en este país, entonces no hay que revisar nada.

Se ha ido postergando este tema de una manera absolutamente impertinente, a mi modo de ver, absolutamente impertinente por una consigna política; lamentablemente para decir esto, hubiera querido que esté el Alcalde ahí sentado, porque efectivamente él debería responder a esta preocupación.

Yo soy del concepto que las cosas hay que revisarlas y hay que revisarlas integralmente y en el momento oportuno. Esto nace de una nueva tarifa que le pone la Empresa Eléctrica para la recaudación, de los recursos que los ciudadanos pagamos por la recolección de basura y la palabra se plantea así, recolección de basura, tasa de recolección de basura, pero la basura tiene un destino final y por eso hay que plantear integralmente.

Yo insistí mucho, discutí mucho en la sesión de la Comisión de Presupuesto respecto a presentar un manejo integral. Lo que se hizo en el informe adicional, plantearnos unas cuantas hojitas sobre lo que cuesta EMGIRS. Administrador, creo que usted debe tener más números en la cabeza.

EMASEO, hasta hace poco en general cubría sus costos con la tasa de recolección, EMGIRS recibe todavía una transferencia del Municipio para poder operar, que me parece que superan los 12 millones de dólares anuales.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): ¿Quiere la información?.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: No, más o menos por ahí, pero estamos hablando de una cantidad importante, diez, doce millones de dólares, me parece que es lo que requiere; hasta hace un año y medio era dieciocho, me parece que el último año

estaba entre once y doce millones de dólares; es decir, hablamos de una cantidad importante que el Municipio tiene que transferirle a EMGIRS para que opere. Entonces, si queremos resolver el problema, no tenemos que hablar de EMASEO, tenemos que hablar del sistema del manejo de desechos sólidos y esto a lo mejor supone incluso una revisión institucional.

¿Tiene sentido que haya dos empresas o una sola?. Tal vez es razonable que haya una sola, pero eso hay que plantearlo así y sobre esa base examinar cuál es el costo de la operación; tiene sentido plantearse temas tan específicos como el que acaba de plantear Carlos.

Carlos fue prudente y yo voy a imitar en no mencionar el nombre de la empresa, pero es una empresa gigantesca, seguramente la que más aporta con impuestos al país, con impuesto a la renta me refiero, y que tiene auto generación, pero seguramente es la empresa que más desechos genera en el país ya que como auto genera energía, no se le cobra y nos motiva; obvio, tienen que plantearse esos temas, tienen que plantearse los temas del reciclaje de la basura, este es un tema relevante.

Entiendo que hay alguna iniciativa que se viene trabajando desde hace algún tiempo y que no termina de concretarse, respecto a la banda separadora de desechos para reciclar la basura. Hay un proyecto que fue además financiado por el Fondo Ambiental que funciona desde hace rato con bastante ineficiencia, desde mi punto de vista, para la generación de energía o para la quema de gas, financiado por el Fondo Ambiental Mundial, ¿qué significa eso?, es un proyecto que tiene un financiamiento anual al nivel mundial, me parece que ya se agotó el plazo de aportación que daba el Fondo Ambiental Mundial, pero eso es una práctica interesante, adecuada, hay que seguirla, hay que continuarla, hay que profundizarla y esa es la forma, me parece a mí, de resolver el problema financiero.

Yo quiero decir, le digo con bastante frontalidad Gerente de EMASEO, estos temas ya fueron planteados hace cuatro meses y yo no veo ningún avance en responder estas preocupaciones o este tipo de temas, ningún avance, cero avance en reflexionar sobre estos temas y ahora me entero, porque le confieso que no me ha comentado Carlos antes, de que también en la Comisión de Ambiente se ha discutido el tema.



Entonces, yo, presidente del Concejo, creo que efectivamente hay que abordar este tema, porque me parece que es absolutamente razonable y justo con la ciudad que revisemos las tarifas cuando sea apropiado y pertinente, pero que lo hagamos de manera consistente e integral; a ratos me preocupa el manejo de la cifras un poco alegres: 40% de consumo de tarifa de la dignidad en Quito. Yo creo que es una cifra equivocada, porque hay que entender además que la Empresa Eléctrica Quito no atiende sólo al cantón Quito, atiende a Santo Domingo, a casi todos los cantones de la provincia de Pichincha y a algunas partes de la provincia de Napo, en esas zonas rurales es donde se construye más la tarifa de la dignidad; en Quito ¿cuántos mismos son?.

Estoy seguro que no está bastante lejos de la cifra que usted menciona, en el cantón Quito que es donde se aplica la tasa de recolección de basura, cantón Quito, no es en Santo Domingo, ni es en otras partes, en otros cantones de la provincia de Pichincha u otras provincias.

Entonces, creo que si no hacemos un análisis consistente, sistemático, justo, preciso y buscando opciones como las que ha planteado Carlos, como las que yo insisto que se pueden considerar, no vamos a poder acertar en la definición; lo dije en la Comisión y lo vuelvo a repetir en público y sin vergüenza, si hay que revisar la tarifa se lo puede hacer, más allá de las declaraciones electoreras de ciertos candidatos. Si hay que revisar la tarifa, se lo debe hacer, pero con un análisis absolutamente consistente, buscando alternativas, buscando opciones, buscando nuevas fórmulas de calcular.

Lo que dice Carlos es absolutamente importante: la asociación entre consumo eléctrico y tasa de recolección de basura es un concepto caduco, lo que hay que establecer es algún mecanismo para medir cuánto producimos de desechos y cómo estimulamos la disminución de la producción de desechos, esa es la clave de la política.

¿Cómo estimulamos a que los ciudadanos produzcamos menos basura?, en vez de tener tantos papeles aquí, trabajar con electrónica, acostumbrarnos a leer en electrónica, por ejemplo; en vez de irnos a un supermercado y traer fundas plásticas, irnos con nuestras bolsas de tela y comprar en esas funditas de tela los artículos que



consumimos, porque la cantidad de plástico y papel que se produce con las funditas son enormes y entiendo yo que esos plásticos particularmente de los supermercados, tienen un proceso de reciclaje terriblemente complicado y largo en la historia; eso hay que hacer, así como desarrollar prácticas de reciclaje.

Yo personalmente quiero decirle, presidente, compañeras y compañeros concejales, que me siento, particularmente insatisfecho con esta presentación e insisto, no porque crea que no debe revisarse el tema, creo que debe revisarse el tema, pero tiene que haber avances, son cuatro meses que se plantearon estos mismos temas y no he visto ni una sola nueva reflexión, los mismos cuadros.

Se planteó, entre paréntesis, o entre otras cosas, si vamos al tema de estos recolectores de basura, los contenedores, ¿qué significa eso en términos de reducción del número de trabajadores y de la masa salarial?; del número de trabajadores ¿qué puede significar la utilización de ese tipo de sistema de recolección?. No se aborda el tema, en el justificativo está que se quiere ampliar el número de contenedores del 40%, que estaba previsto para la ciudad, a 60%, ahí ha subido al 80%, bueno, ¿dónde?, inclinados en la Mariscal, interrumpiendo las veredas, ¿cómo?, ¿haciendo qué?, porque hay sitios de la ciudad como el Centro Histórico de Quito donde se debió hacer y así hay sitios en la ciudad donde se debe hacer soterrado y eso tiene un costo altísimo y hay sitios de la ciudad que son de esta pendiente.

¿Cómo funciona ahí el sistema?, ¿dónde?, ¿cómo?, y ¿por qué los contenedores y cuánto eso impacta en el régimen laboral?. Nada de eso se responde y, presidente del Concejo, no es nuevo lo que estoy diciendo y me he reunido con una representante de EMASEO, no menos de dos veces y le he insistido en que eso se plantee y aquí está el concejal Ponce y recordará Marco que esto he planteado. No hay ningún avance de reflexión de análisis, ni de cifras y entonces tenemos que venir a repetir las cosas.

Yo me siento absolutamente insatisfecho, no necesito respuestas del Gerente de EMASEO: para empezar, y solicito que antes de volver a segundo debate haya una reunión de trabajo, en donde, para empezar, que estén presentes los dos Gerentes, porque el señor Gerente de EMASEO, a nombre de que es sólo Gerente de EMASEO,

responde sólo de EMASEO y ¿el resto?, o tratamos integralmente el tema o no tiene sentido abordarlo, señor presidente, señoras y señores concejales.

Sale de la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica, a las 10h43 (15 concejales).

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Sí, yo creo que todas estas inquietudes deben ser recogidas para un segundo debate, esperemos que así se lo haga.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: Sí, todo está recogido para un segundo debate, lo podemos rápidamente implementar, pensamos que deberíamos tratar la tarifa de recolección, pero entiendo que al parecer la necesidad de análisis nos esperan mayor, como ejemplo de la necesidad de análisis, al mencionar en el proyecto de tasa que vamos a incrementar del 40% al 80%, los contenedores de la ciudad, esa mención no es así de rápida, sino que ya tiene un proceso totalmente estudiado, donde se determina dónde se va a poner ese nuevo 40%, ¿cómo y por qué?, y ¿qué financiamiento se tiene para eso?, de hecho ahí en el SERCOP hace dos meses, ya subida a un proceso con financiamiento directo para ese incremento de contenedores, entonces de eso hay mucho en avance, pero si es necesario incrementarlo para segundo debate, se lo podrá incrementar con total gusto.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Muy bien, audio para el señor concejal Albán.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Ochenta por ciento del cantón Quito, es decir incluido las parroquias rurales.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: No, debajo de Quito.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: ¡Ah!, fíjense en la inconsistencia del análisis, cantón Quito, por favor, parroquias rurales, cantón Quito incluye las parroquias rurales, esa es la inconsistencia con la que se manejan las cosas, ¡no puede ser así!, Conocoto, Calderón, no es Quito para el señor.



CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): No vamos a entrar en un debate anticipado, se van a tomar las inquietudes de los señores concejales para un segundo debate, por favor. El señor concejal Marco Ponce, tiene la palabra.

Sale de la sala de sesiones la concejala Srta. Carla Cevallos, a las 10h49 (14 concejales).

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Muchísimas gracias. Yo tengo algunas acotaciones, me parece interesante lo que se ha manifestado aquí sobre la experiencia de Cuenca, pero sería interesante antes, inclusive, de un segundo debate, hacer llegar un informe al Concejo para saber cómo lo trata Cuenca y a ver si es posible tratarlo en Quito, resulta interesante.

Yo, personalmente, no estoy muy animado al momento de mezclar EMASEO con EMGIRS, porque ambas tienen lógicas muy particulares, no obsta presidente que, podríamos tener también un informe de parte del Gerente de EMGIRS, que está aquí seguramente recogiendo las inquietudes, pero resulta que EMGIRS no solamente tiene el negocio de disposición final de los residuos sólidos, es decir EMGIRS tiene lógicas técnicas, sumamente particulares como es la producción de biogás, la quema de gas para la producción de energía eléctrica, así que ahí hay lógicas de orden económico totalmente diferentes que están ligadas entre sí.

Hablemos, por ejemplo, de uno de los grandes problemas de EMGIRS que es la disposición de lixiviados, uno de los grandes rubros de EMGIRS que es la producción de biogás para la producción de energía eléctrica, uno sin otro, no funciona, es decir si no quitamos el lixiviado de los cubetos, no se produce gas, entonces no se puede producir energía eléctrica, son dinámicas totalmente distintas, totalmente particulares; por otra parte, no estamos aquí hablando de una revisión de impuestos, ¡jojo!, estamos recalculando por una parte y reconsiderando una tasa de reconsideración periódica, no impuesto, ¡jojo!, tasa.

La relación de la tasa con consumo eléctrico ciertamente no tiene nada que ver, yo puedo ser muy poco consumidor de electricidad y gran productor de basura y puede ser al contrario, esto no obsta, ciertamente deberíamos elaborar un plan para manejar los grandes productores de basura, que no solamente son las cadenas de

supermercado. Yo creo que los mercados de la ciudad, que son atendidos en condiciones muy específicas por EMASEO, tienen una tasa a parte, una tasa sumamente diferente y una tasa especial, eso quisiera ponerlo en colación cuando llegemos a la segunda discusión de esta propuesta, pero pido de todas maneras ser objetivos en ese sentido; es decir, estamos haciendo una propuesta de nuevas tasas de recolección de residuos en base a una orden del Gobierno Central, primero; es decir, o lo hacen así o no les damos cobrando.

Les hago notar que la única forma de alta eficiencia para el cobro de la tasa de recolección de residuos sólidos, no sé si en el mundo, pero con toda seguridad en Quito, es a través del consumo eléctrico, por eso está ligado lo uno con lo otro y esto corresponde desde luego a Comisión de Ambiente. Tiene mucha razón, Jorge, cuando dice que el gran contaminante son las bolsas plásticas, pero hago notar lo que ha sucedido en aquellos países o en aquellas ciudades donde se prohíbe la entrega de fundas plásticas en los supermercados.

El cliente del supermercado lleva su bolsita de tela, pone su mercadería en la bolsita de tela y dentro de la bolsita de tela generalmente va un contenedor de bolsas plásticas para botar la basura en la casa, entonces aquí tal vez lo que debería hacer la Comisión de Medio Ambiente es por ordenanza exigir el uso de bolsas plásticas biodegradables, que ciertamente las hay, son más caras. Alguna vez, alguna cadena de supermercados de la ciudad hizo el intento de utilizarlas, probablemente no son tan eficientes en cuanto a su resistencia y son bastante más caras, pero manejado vía ordenanza, esto podría trasladarse el costo al consumidor tal y como se está proponiendo a EMGIRS que el costo de lo recibido en las escombreras sea pagado, no por el transportador sino por el generador que sería lo justo.

Es decir, en este caso, incluso el Metro de Quito tendría que asumir los tres y pico millones de dólares en escombros que va a producir y no hacérselo pagar al transportador, que en el caso del Metro de Quito es el mismo Metro de Quito, desde luego, pero en todo caso estos son los temas que pido a los concejales tener en cuenta.

En cuanto a los nonios presentados, no sé si el dato viene de la Empresa Eléctrica o fue calculado por la empresa, pero les pido también tomar en cuenta que cuando se



empezaron a generar los cobros a través de la Empresa Eléctrica, nosotros éramos accionistas mayoritarios, ahora somos a duras penas invitados y eso genera costos muy distintos, básicamente eso, y pedir, señor presidente, que si para la segunda discusión del tema de tasa se cubran todos estos pedidos plus, probablemente una presentación de la Gerencia de EMGIRS para tener una diferenciación entre lo que es el manejo de residuos sólidos producidos en los hogares y otros manejos que también son de orden económico dentro de la Empresa de Gestión de Residuos Sólidos, gracias presidente.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Así será, señor concejal. Concejala Soledad Benítez, por favor.

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, a las 10h53 (13 concejales).

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Buenos días con todos y con todas. Estando de acuerdo con la revisión de la tasa, sobre todo por los dos temas que me parecen fundamentales, el responder a la necesidad histórica del tema de la jubilación de los servidores de la empresa y el tema de responder por el déficit obviamente ya señalado en algunas ocasiones en la Empresa de EMASEO, me parece que es vital; además, creo que el sentido, estoy convencida que el sentido de una empresa es justamente tener autonomía, depender menos de los ingresos o recursos del Municipio, así es que yo estoy de acuerdo con la revisión.

Tengo algunas observaciones al documento de la ordenanza, que me parece que se tienen que revisar o también ya lo hemos dicho en algunas ocasiones, en la exposición de motivos se habla del convenio vigente y ese convenio se terminaba en el 2016, entonces no se debería poner ese párrafo, es el párrafo tercero.

En la tabla también, ya en la Ordenanza en el artículo No. 1, en el punto No. 3, se habla de los índices a, b, c del ajuste inicial para el 2016, no sé si eso corresponde en lo que tiene que ver el 2017, porque el título dice 2016.

Yo había solicitado que en las tablas se haga constar, en el tema de los rangos, el valor de los kilovatios-hora, para saber a qué rango le corresponde, que rango tiene que pagar lo que está señalado ahí.

Con relación al rango, servicio de transporte, hay dos datos: el informe técnico del Gerente habla de un porcentaje de ajuste del 2% en lo que se refiere al rango servicio de transporte, y en el de la Consultoría TNK se habla del 7.2% en el mismo rango, no sé cuál sea el que vale.

Yo, insisto, me parece clave insistir en la calidad o cuestionar el tema de la calidad del servicio de recolección de basura, creo que tal vez sea por la falta de dinero suficiente para dar el mejor servicio, pero insistirle y también contemplarlo, tal vez en la ordenanza, en algún artículo que los recursos garantizarán el servicio de recolección de basura para los ciudadanos en términos de calidad, muchas gracias.

CONCEJAL SR. MARIO GRANDA: Gracias presidente, compañeras, compañeros concejales, compañeros todos. De la lectura de exposición de motivos del proyecto de ordenanza, en la parte pertinente se determina lo siguiente, que me voy a permitir leer.

“En virtud de la necesidad expuesta por la Dirección Financiera de EMASEO-EP, la empresa contrató a un equipo consultor especializado, con el fin de que efectuó un diagnóstico económico, financiero, basado en el funcionamiento actual de EMASEO-EP y en el sistema de cobro vigente, incluyendo escenarios y análisis de sensibilidad y realización de un pronóstico de las necesidades financieras de la empresa”.

Pregunta: ¿El proyecto de ordenanza, sus costos se elaboraron en base a los resultados de esta consultoría?, ¿si hubo ya la presentación del informe de la consultoría?, y/o ¿si los estudios o el proyecto de ordenanza se lo confeccionaron con base al informe de la Contraloría General del Estado, en su informe de Auditoría Interna No. 003?, ahí 2003, que se recomienda implementen todas las acciones que viabilicen la racionalización de la tasa de recolección de basura, tomando en cuenta que este informe de la auditoría es de cumplimiento obligatorio para todos quienes están bajo esa Contraloría, gracias presidente.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: Bueno, el informe de la Contraloría nos determina el cumplimiento obligatorio del análisis técnico de cronometría, sobre la cual se basarían los flujos futuros de EMASEO.



La nueva propuesta de tasas se basa en el informe entregado por la consultora en la que se determinan los reales flujos que a futuro necesitaría EMASEO para un correcto servicio con calidad, como bien lo menciona la señora concejala Benítez. Si bien podríamos volver a poner, no sé si es necesario, pero en la presentación había una lámina donde se determinaba el déficit de caja de cinco millones y medio de dólares para el 2016, hecho por la consultora y que luego llegaba a nueve millones y se mantenía entre nueve y nueve millones y medio en los siguientes años para cumplir con los reales costos de operación de la empresa; entonces, al responder la pregunta, se realizó en función de la consultoría entregada.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): ¿Señor concejal está satisfecho con la respuesta?.

CONCEJAL DR. MARIO GRANDA: Sí.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Señor concejal Luis Reina, por favor.

CONCEJAL ECON. LUIS REINA: Buenos días a todos y a todas. Creo que a propósito de tratar el tema de la tasas, considerando que la tasa es el costo del servicio, pero creo que los ciudadanos están interesados al menos en dos cosas: en mejorar la calidad del servicio y siempre tener un mejor servicio de recolección; y, dos, ser responsables también con el tratamiento de los desechos sólidos y ahí sí viene el tipo de recolección que se debe hacer. Creo que a estas alturas es muy importante entrar en un proceso de evaluación del uso de los contenedores.

El impacto del uso de los contenedores, el impacto puede ser muy cómodo y lo digo, en Carapungo resulta que es fenomenal, pero, pregunta, ¿hasta dónde esa comodidad de poner en un contenedor sin clasificar, genera una responsabilidad?, y estamos siendo responsables, ¿dónde hacemos la clasificación?, si se va a los depósitos finales y ¿por qué no hacerlo en domicilio?.

Creo que es importante que se haga una clara evaluación de los impactos que está generando el uso de los contenedores, porque lo que se nos trae es claro se recoge, pero se dice que se nos va a hacer un incremento del 40% de contenedores, pero creo que hay que hacerla, porque no se trata de recolectar por recolectar sino también de

hacer una clara evaluación, si estamos siendo responsables en la generación, si estamos dando un uso adecuado, estamos haciendo una clasificación, generando mejores condiciones para el reciclaje, y a propósito de la tasa, creo que es sumamente importante hacer eso.

No veo un plan de mejoramiento, no se logra visualizar el mejoramiento de la calidad de este servicio, en el informe no se logra, pareciera que lo único que hay que destinar estos recursos, son para atender jubilaciones, pareciera. ¿Cuánto está destinado para esto de la tasa?, el 60%; pareciera que lo único que nos preocupa es atender una demanda justa, legítima, pero pareciera que el mantenimiento y el mejoramiento de la calidad de servicio no está entre las prioridades, así que más bien lo que está preocupando es sólo el cumplimiento laboral que es muy necesario, que hay que prevenirlo, pero pareciera que se queda ahí, por eso el destino de esta tasa.

Tercero, recuerdo muy claramente que se hablaba y se escondía en una consigna y hasta se incluía el tema de los candados, el tema de las multas y el tema del uso de la zona azul en el proceso de campaña y eso se lo escondía en una frase de campaña para generar una demagogia y se decía: menos impuestos, menos multas, así se decía y democracia es cumplir lo que se ofrece; si se ofrece menos tasas, menos impuestos, menos multas, ahora los quiero ver.

Cómo así, ahora, se olvidan de aquello y hay que actualizarla y no se asume la responsabilidad y, claro, se le echa la culpa, a que el operador del sistema de recaudación es el que nos obliga a la homologación, actualización y que no se sube tanto, pero sí se sube, y ahí se logra hacer, esto es la prueba de fuego de ser demócrata o de dar un discurso en época de campaña y después en la práctica hacer otras cosas.

Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, a las 11h01 (12 concejales).

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Punto de orden.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Srta. Carla Cevallos, a las 11h02 (13 concejales).



CONCEJAL ECON. LUIS REINA: No se preocupe, muchísimas gracias.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Punto de orden, Carlita, audio por favor.

CONCEJALA SRTA. CARLA CEVALLOS: Gracias Pedrito. Sólo un punto de aclaración, he escuchado con atención a esta presentación y que creo que más allá, es un tema netamente social, el recoger basura, creo que es una actividad que debería ser recompensada en toda sus áreas, se tiene a personal que no se ha podido cancelar ya toda su trayectoria laboral y creo que en eso también debemos pensar como concejales, que es un tema también social, no metamos a la política en estos temas, pido de favor eso, concejal Freire.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, a las 11h04 (14 concejales).

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Señor concejal Patricio Ubidia tiene la palabra.

CONCEJAL MSc. PATRICIO UBIDIA: Gracias Alcalde, compañeras y compañeros concejales y público aquí presente. Sí tengo varias inquietudes, pero sobre todo quiero hacer una reflexión ya se lo ha dicho acá en el tema del servicio que se da, la realidad es que nosotros como concejales, me imagino que todos ustedes también tienen reclamos diarios, en redes sociales también hay reclamos del mal servicio que se da.

No me quejo a lo mejor de esta gerencia, no sé qué tiempo lleva el Gerente, pero creo que ha sido durante todo este tiempo, ya vamos al tercer año de Administración y sí ha habido esa queja, personalmente la he vivido en el Centro Histórico, alguna vez que por motivos familiares unas personas que vinieron a visitar, fuimos al Centro Histórico y es lastimoso, es terrible ver cómo existe esa falencia, entonces sí creo que en realidad ya se ha mencionado acá el hecho de que se pueda hacer tratamiento de forma integral del tema.

Hay mucho que mejorar, la calidad del servicio no es de las mejores y en las parroquias ni se diga. El Gerente mencionaba que toda la ciudad va a tener un 80%,

pero las parroquias no, entonces ahí los números también fallan y es real, los números tienen que ser precisos y no pueden ser alegres.

Digamos la mayor parte del territorio se concentra en las parroquias rurales, entonces cómo pueden tener el 80% de contenedores, es decir vamos a tener una sobre oferta de contenedores en la parte urbana, entonces esas cosas yo creo que se deben tratar de manera adecuada, se tiene que dar las cifras, los números absolutamente reales.

El tema que aquí también se ha dicho, porque en realidad muchas veces se le quiere tratar o estos temas que son más conflictivos o sensibles, pasar la "pelotita" al Gobierno. El día de ayer, por casualidad, estuve conversando con el Ministro de Energía, y él en cambio me ratificaba otra cosa, me decía que en realidad la Empresa Eléctrica ya no tiene por qué, en su momento era parte sobre todo la Empresa Municipal, daba esa colaboración, pero que ya no tiene por qué, en este caso, pasar en sus planillas el costo y ahí más bien que el Gerente me explique o me diga, están con una acción de protección, puede ser, porque la empresa lo que quiere más bien entregar la potestad para que sea el Municipio el que haga el cobro, que me parece además adecuado porque es un cobro que se lo debe hacer y le corresponde al Municipio, en ese sentido, porque muchas veces, presidente, se tiene ese estigma de que todos los cobros de las tasas, los impuestos, si se sube son mal vistos.

Yo creo que ya tenemos que quitar un poco esos estigmas, si es que el servicio es bueno, créanme que la ciudadanía no va a tener reparo alguno en permitir que salga el cobro de la tasa, pero claro si el servicio es malo y obviamente van a tener esas inquietudes, entonces esas aclaraciones vale la pena que se digan acá, que se explique, porque no es que el Gobierno Nacional ya mandó a decir que tienen que subir la tasa, porque no es así, más bien lo que quieren es pasar la potestad para que sea el propio Municipio el que lo haga y de esa forma claramente también tenga la potestad y aquí quiero ser también enfático, en realidad no puede manejarse de forma separada la una empresa con la otra, Gerente, son dos empresas que tienen de hecho la relación, lastimosamente se trata aquí de una forma donde la parte, el hueso, prácticamente se le deja los problemas a EMASEO.



Si se maneja bien EMGIRS, podría tener incluso recursos propios, como deberían tener las empresas municipales, en ese sentido se deberá pensar de forma integral, o más bien dicho, ya lo mencioné, si es que se lo hace de una buena forma y con un buen manejo, incluso, puede generar recursos, si es que se lo maneja de forma integral.

Entonces, sí planteo que en realidad para segundo debate se nos haga esa presentación totalmente integral de las dos empresas, no sólo puede ser pensada de la una forma, sino que tiene que ser pensada de una manera integral y hacernos la pregunta, si es que es necesario que se fusionen la dos empresas, si se sigue manejando por separado, como les digo, con las partes, con los problemas para la una empresa; y, la otra empresa, nadie sabe cómo se la maneja, porque la verdad es que es una especie de incógnita ahí. Entonces, que se haga esa presentación, le pido presidente que eso para el segundo debate se establezca.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Gracias señor concejal, hay una pregunta del señor concejal, una inquietud que quisiera que la conteste, señor Gerente.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: **ING. JUAN PABLO MUÑOZ:** Vamos a hacer una pequeña explicación del tema de ARCONEL, es cierto, se puso un recurso de medida cautelar que fue negado por una jueza, fue negado el día lunes. ¿Cuál es la historia detrás de todo esto?.

Hace dos años la ARCONEL dictaminó que es potestad de las Empresas Eléctricas y lo pusimos como una de las motivantes iniciales, no sé si lo puede volver a poner, por favor Rubén.

El artículo en el que sí se les da la posibilidad previa negociación con cada Empresa de Basura o Municipio, el cobrar la tasa de basura. Durante el primer año, de estos dos años de historia se dictaminó que no se iba en algún momento a seguir cobrando, sin embargo, el AME interpuso una serie de acciones para explicarle al ARCONEL, que la forma más eficiente de cobro que se tiene actualmente para las Empresas Eléctricas, porque en el caso de la Empresa Eléctrica de Quito tiene 99.4% de eficiencia de cobro, era seguir manteniéndose anclado a la tarifa eléctrica, de tal forma que en agosto del año pasado se recibe comunicaciones de la Empresa

Eléctrica de Quito, donde se resuelve dar viabilidad jurídica a la renovación del contrato y se recibe también documentación de la AME, donde se determina que se necesita una fórmula homologada para que se sigan incluyendo a los Municipios dentro de ese nuevo sistema de cobranza nacional.

Al tener esos dos instrumentos y al haber sido subido de un millón trecientos, a dos millones setecientos el costo, obviamente en conversaciones con la Gerencia General de la Empresa Eléctrica se determinó que el siguiente año, esto tenía toda la viabilidad y había que gestionarla, eso en cuanto a la historia que se dio.

El 8 de enero, tres días antes de la renovación, se nos fue informado que no se nos iba a renovar y luego se nos informó que sí se iba a renovar hasta el 31 de marzo, lo que nosotros hicimos, es decirles, señores, no podemos establecer después de haber ya dicho en agosto del año pasado que se iba a renovar en el plazo de tres o cuatro días un sistema de cobranza eficiente.

Lo que se acordó con ARCONEL, el día martes pasado después de que el lunes fue negado estas medidas cautelares, que se va a seguir con la cobranza hasta el 31 de mayo y que paralelamente nosotros presentamos ya un proyecto que teníamos avanzado que lo desenterramos de meses anteriores a agosto pasado, donde se abandonó porque ya se había dicho que se iba a volver a cobrar, de cobranza independiente, pero con un acompañamiento durante un año de proceso, luego de la implementación de este nuevo sistema de cobranza, un acompañamiento conjunto de la Empresa Eléctrica para hacer un despegue de forma menos lesiva, porque las empresas, las cuales hicieron la consultoría para este nuevo sistema de cobranza de EMASEO, implica que si lo hacemos solos, sólo tendrían en el mejor de los casos 50% de eficiencia en la cobranza.

Tendríamos que anclar al agua potable o generar algunas otras medidas coercitivas como impuesto predial y otras series de estas cosas, sin embargo se hicieron ejercicios de correlaciones de bases de datos y el agua potable tiene una coincidencia de 50% con la de la Empresa Eléctrica.

Entonces, todos esos detalles implicaban que si el 31 de marzo se quitaba la forma de cobranza de la empresa, de forma inmediata la empresa pasaría a contar con menos 50% de los ingresos mensuales que se tenía, básicamente eso en relación al tema.



Luego viene el asunto de la calidad del servicio, primero, el señor concejal Reina habló del tema de la diferenciación de la basura antes de llegar al contenedor, lo cual es una acotación muy importante. Actualmente se tienen 25 barrios donde se hace recolección en la fuente, perdón, separación a la fuente se llama el sistema, y EMASEO tiene un programa junto con la RENAREC que es la Asociación de Recicladores de Base del País, que se firmó, si mal no recuerdo hace más de 90 días y este programa hace que barrio a barrio en un trabajo conjunto con la RENAREC, se vaya incluyendo los barrios que se van contenerizando, para que de forma anticipada, desde el hogar, sin que llegue al contenedor, el señor reciclador de base pueda retirar la basura en cada domicilio, la basura ya separada.

Entonces, sí se ha visto, realmente es un proceso que no avanza tan rápido como se esperaría porque eso es un proceso de concientización ciudadana. La calidad de servicio tiene luego dos grandes componentes: el primero que nos tiene aquí es EMASEO cuenta con los recursos necesarios para dar mantenimiento adecuado a su flota y por ende transmitir que ese mantenimiento sirva para generar cobertura a tiempo de cada ruta y eso en la respuesta lo vemos, lamentablemente este momento no lo cuenta.

Entonces, tenemos un sin número de maquinaria, sin capacidad de ser repotenciada, es una realidad y sobre todo tenemos atenciones a rutas, dos o tres horas de retraso que generan siempre una exposición a la basura inadecuada en la ciudadanía, eso, como se complementa la calidad de servicio en esta propuesta de incremento de tasa, obviamente garantizando el mantenimiento de la flota a tiempo, contando con la provisiones adecuadas para mantenimiento, repotenciación y recambio para evitar la problemática que sucede en la ciudad; y, el segundo componente de calidad de servicio se basa en una concientización ciudadana porque también existen zonas donde llegamos a tiempo, pero EMASEO hoy por hoy atiende alrededor de trescientas denuncias diarias de mala disposición ciudadana.

Es decir, de basura fuera de horarios de recolección, fuera de rutas de recolección, puntos críticos, que obviamente es un proceso de culturización que no se puede enfrentar en un cortísimo plazo, sino en un plan programático de capacitación y de compartir con la ciudadanía esta problemática.



Luego, yo quisiera acotar que la tasa de recolección de residuos que la Empresa Eléctrica cobra hoy por hoy, representa el 95% de los ingresos de EMASEO, el otro 5% son tarifas que cobramos para la atención de eventos públicos y privados y no obstante en el caso de EMGIRS esto representa el 25%.

Yo creo que EMGIRS, porque he conversado mucho con el señor Gerente, está en unos procesos de eficientización que bien lo han mencionado ustedes en cuanto a generación de recursos, en implementar entiendo que alianzas estratégicas, entiendo que una serie de nuevas tecnologías, para que su "gap" que hoy por hoy depende del financiamiento municipal, se ha cubierto por la propia eficiencia que mencionan los señores concejales y desde la tarifa de EMASEO esperar cubrir todo ese "gap", es realmente complejo, sin embargo, atendiendo todas las disposiciones que aquí se han dado, voy a conversar con el señor Gerente de EMGIRS para presentarle toda esa programación estructurada que ellos tienen para ser también eficientes por sí solos y traerla a colación para el segundo debate.

CONCEJALA ABG. RENATA SALVADOR: Buenos días señor Director, buenos días compañeros, público que nos acompaña. Yo quisiera hacerle una consulta. ¿Qué entidad recoge la basura en las parroquias rurales?.

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: Existen 8 parroquias rurales que tienen un acuerdo de recolección de forma particular, ellos mismos, porque son parroquias descentralizadas, hemos traspasado las competencias a ellos, gracias.

CONCEJALA ABG. RENATA SALVADOR: Yo coincido con los otros compañeros concejales que han dicho que sí sería necesario que la presentación se haga con el Gerente de la Empresa EMGIRS, pero adicionalmente yo quisiera pedir que la Secretaría de Ambiente también esté presente.

Esta semana, el señor Alcalde en el parque de La Carolina inauguró un proyecto de Recolección de Residuos Domésticos Especiales, entonces se han inaugurado unos contenedores que van, creo que son 20 contenedores que van a recorrer 60 puntos de la ciudad cada 15 días.



Estos contenedores son para desechos tóxicos, especialmente pilas, medicamentos caducados, material eléctrico y todo este material que puede resultar peligroso, entonces, si me gustaría señor presidente, que en el segundo debate contemos con la presencia de la Secretaría de Ambiente y que nos explique aquí en el Concejo este programa que me pareció muy interesante e importante para que la ciudad se mantenga limpia.

Por otro lado, me parece que si este incremento de tasas va a ser, en parte para cubrir los derechos laborales de los empleados, tan importantes como jubilaciones y todo eso, entonces es un aumento que sí estaría justificado para ese fin, tendríamos que reconocer que el trabajo de los empleados y trabajadores de EMASEO es un trabajo que se realiza los 365 días del año, entonces hay que reconocer que es un trabajo muy sacrificado y cuando ellos lleguen a su tiempo de jubilarse, tiene la empresa que contar con los recursos para poderles otorgarles el beneficio laboral, 24 horas y los 365 días, así es. Cuando nosotros descansamos, ellos están cumpliendo su trabajo.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Todas las inquietudes, como dije anteriormente, están siendo procesadas para el segundo debate concejala. El señor concejal Luis Aguilar.

Sale de la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, a las 11h23 (13 concejales).

CONCEJAL LCDO. LUIS AGUILAR: Buenos días presidente, con todas y todos, compañeras y compañeros concejales. Sin duda, yo creo que está claro el derecho de los compañeros trabajadores de EMASEO es fundamental, eso creo que nadie lo duda, pero me parece que es la oportunidad para resolver algunas inquietudes y también creo que lo fundamental, aportar en la construcción de la ciudad en torno a este tema del manejo de residuos sólidos, a ese cambio cultural que desde hace tiempo venimos debatiendo en distintos espacios de la ciudad, del país, de la región, etcétera y del mundo en definitiva.

Por lo tanto, yo creo que es bueno y está claro, creo todos coincidimos de que la presentación de los informes, de los datos, tiene que ser integral, no puede ser

manejado exclusivamente el tema de la recolección y no como se hace el proceso del tratamiento que es fundamental y por supuesto tiene que ser la oportunidad para construir políticas, eso es vital, no es más limpia la ciudad que más produce basura, más bien al revés “No es más limpia la ciudad que más se limpia, sino la que produce menos basura” y ese es un cambio de conciencia cultural y en eso tenemos que ser claros, definitivamente.

Aparecen algunas inquietudes, por ejemplo, ésta seguramente la tiene EMGIRS, ¿qué pasa con los rellenos sanitarios por ejemplo?, hasta donde yo conozco el último convenio que se firmó con las comunidades estaba previsto no por más de diez años, entiendo que se está cumpliendo, ¿cambió ese convenio?, ¿se tienen previsto una propuesta de proyección de espacios para el manejo de este tema de los residuos sólidos?, ¿cómo se ha ido manejando el tratamiento de los lixiviados?, ¿cuál es la relación con la comunidades del Inga?, ¿qué es lo que está pasando?, toda esa información es vital para poder conversar con la ciudadanía, hay que motivarles si es que hay que cambiar el tema de la tasa, pero es vital esa información.

¿Qué pasa con las parroquias rurales?, 33 parroquias rurales. El señor Gerente decía que hay un convenio con 8 parroquias, ese convenio es ya más de hace siete u ocho años, ¿por qué no hay una proyección de una firma de convenio con el resto de las parroquias?, si inclusive el costo de la recolección es alto seguramente para EMASEO, si va a parroquias como Pacto, como Gualea, como San José de Minas, ¿qué está pasando en esos sectores?. Yo creo que es importante trabajar realmente con esos gobiernos locales y no solamente en el tema de la recolección, sino en el tratamiento y además en el mismo tratamiento de su forma de ser cultural de esos sectores rurales, porque tranquilamente podemos trabajar en políticas de un manejo de reutilización de esos residuos en los espacios agrícolas, etcétera.

¿Qué pasa con los contenedores en las parroquias rurales?, estamos hablando de 620.000 habitantes que forman parte de las 33 parroquias rurales, parroquias como Calderón que sobrepasan los 200.000 habitantes, parroquias como Conocoto, pero también ahí coincido con el concejal Luis Reina, ¿cómo se está haciendo ese manejo?, ¿qué logros estamos obteniendo con el manejo de estos contenedores de basura?, porque creemos que es importante, insisto, cambiar ese pensamiento cultural y hay

que hacer un manejo en la fuente, en cada una de nuestras casas, pero eso implica cambio de políticas y para eso justamente hay que tener información.

Creo que es fundamental, por lo tanto, insistir en la necesidad de que es vital tener esos indicadores que nos permitan motivarle a la ciudadanía, a la necesidad de mejorar la tasa de recolección y es también fundamental pensar en mecanismos propios, que hagan que esos recursos sean recuperados directamente por el Municipio.

Insisto, nadie está pensando en vulnerar los derechos de los compañeros de EMASEO, pero me parece que es la gran oportunidad para dejar un legado de un cambio cultural en la ciudad y pensar además en la integralidad del Distrito Metropolitano de Quito, son 32 parroquias urbanas y 33 parroquias rurales, con sus diversidades y sus formas distintas de tratamiento y vuelvo a insistir, miremos las proyecciones de que está pasando de estos espacios donde hay el tema de los rellenos sanitarios, el mismo tema de los sitios en donde se están enviando los escombros, hay que pensarlo en el ámbito de la integralidad, por lo tanto señor presidente, creo que es vital que para el segundo debate tengamos una información integral, gracias.

Ingresar a la sala de sesiones la concejala Dra. Renata Moreno, a las 11h24 (14 concejales).

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Yo quisiera volver a la presentación, si es que fuese tan amable, a la última lámina y es un poco motivada mi intervención por lo que dijo la concejala Cevallos, en el sentido de que este es un tema técnico y no tiene que mezclarse con la política.

La política es cuando se trata de endilgar la subida a una supuesta decisión de incrementar el costo de facturación del cobro, según reza ahí el incremento en la comisión de la tasa, representa el 15% de lo que se está planteando, esto quiere decir que el 85% obedece a consideraciones de orden del manejo de la empresa, eso me parece a mí incorporar el hecho político tratando de desmarcarse de una realidad que aquí se está discutiendo para confundir a la ciudadanía.



Esto quiere decir, si se pone la lámina anterior, que por ejemplo, para las personas que están en el rango uno y que se le plantea incrementar la tasa en 0.03 ctvs., la decisión de incrementar la facturación en la Empresa Eléctrica representa menos de medio centavo y para las personas que están en el rango doce, que se le está incrementado \$24 dólares, el tema de la facturación de la Empresa Eléctrica representa menos de \$3 dólares, los otros \$21 dólares, que corresponden al manejo que se está haciendo dentro de la empresa, esto creo que es importante señalarlo, y ¿por qué debe darse un manejo integral?, porque si volvemos a la siguiente lámina, tenga la bondad, el hecho de que se cree un fondo específico, el 60% de este incremento podría hacerse esa recuperación o la creación de ese fondo si se hace más eficiente los procesos que actualmente están en marcha y se recuperan otras formas de generar recursos para aliviarle la carga sobre el bolsillo de los quiteños. Por eso es que tienen que hacerse un examen integral, porque lo que se está discutiendo es un incremento de la tasa, pero hay la tasa como mecanismo de financiamiento y tiene que verse si ese mecanismo de financiamiento vigente está financiando una operación eficiente, porque caso contrario las ineficiencias en la gestión institucional se están cargando al bolsillo de los quiteños y de las quiteñas, esto me parece que es fundamental precisar y esto justifica el por qué señalamos que tiene que verse una visión integral del costo del servicio para verificar si lo que se está queriendo incrementar de parte de la Administración municipal, es justo o no con el bolsillo de los quiteños, porque claramente nuestra responsabilidad es verificar que esto esté ocurriendo más allá del discurso político que se quiera construir alrededor de esto.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Muchas gracias. Yo soy un particular enamorado del tema de la contenerización, recordará concejal Albán, concejal Ubidia y el concejal Sánchez, que al inicio de la Administración del Dr. Augusto Barrera, una especie de mesa de trabajo sobre el tema de recolección de residuos sólidos y de alguna manera fui yo el que propuso la contenerización, visto y considerando que las realidades sociales de la ciudad de Quito no permitían que en la mayoría de los domicilios exista alguien que pudiera sacar los residuos domésticos en horario y, claro, lo sacaban en la mañana al salir de la casa y venían los perros de toda la ciudad a hacer el favor de desperdigar los desperdicios por toda la cuadra, pero esto conlleva a un costo, no solamente el costo del container en si, conlleva el costo de los

equipos de recolección contenerizada; es decir, los carga laterales, los carga posterior.

Cuando hablamos del reciclaje en fuente que sería lo ideal, esto tiene igual dos costos, hacer los containers diferenciados que ya no serían dos si no tres, porque el reciclaje en fuente requiere de tres containers y requiere de una flota especial para retiro de residuos diferenciados, es decir, camiones con tres compartimentos y por ende tres equipos de recolección, por una parte esto.

Por otra parte, la evidente necesidad que tiene la empresa de las nuevas tasas para cubrir estos costos que se tuvieron originalmente; la segunda, y creo que tercera fase, me corrige el Gerente si estoy equivocado, del proceso de contenerización, tercera fase exactamente, y por otra parte, reconocer un hecho social, real; es decir, los trabajadores de la empresa tienen el derecho a sus fondos de retiro, que de paso son fondos de retiro medianamente altos, es decir los sindicatos empresariales de EMASEO, son realmente eficientes y por lo tanto la jubilación de los empleados es particularmente alta.

Entonces, yo pido tomar conciencia también de esto y, por otra parte, cuando se habla de reciclaje en la fuente, tenemos que tomar en cuenta un factor de orden social y económico, no lo quiero mencionar como socio económico, porque es social por una parte, y económico laboral, por otra parte, y es el hecho de las asociaciones de recicladores.

Yo en cuanto a reciclaje en la fuente y con esto termino, he visto que más allá de un tema de educación de la población, es un tema real de manejo intra hogareño. Hay un Municipio, si mal no recuerdo el de Rancagua al norte de Santiago de Chile, donde intentaron que estas botellas se pongan aplastadas para mejorar la eficiencia de las bandas transportadoras en el reciclaje, no se logró, a pesar de que la campaña reconocía la ventaja económica para el usuario, de terminar de usar el agüita poner la botella en el piso y pararse sobre ella para que ocupe menos espacio dentro del container, dentro del camión y dentro de la funda, no funcionó, simple y llanamente porque en la dinámica intra hogareña no resulta practico ponerse a apalastrar las botellas para ganar un poco de espacio y ahorrar en fundas de basura, ahorrar en recolección de basura, ahorrar en todo esto.

Lo que sí pido es que en el segundo debate nos concentremos en lo que tenemos que concentremos, la parte medular. Sacar de un problema económico real a EMASEO, que por cierto vive de la tasa de recolección, no vive del Municipio, muy diferente a lo que sucede con EMGIRS, que en un 25% vive de la tasa de recolección de desperdicios y el 75% restante lo financia parte el Municipio, parte en otro tipo de acciones de la empresa. Entonces, pido simplemente concentrarnos en esto, obviamente con las solicitudes que hiciera originalmente para poder tener una comprensión más global del tema, gracias presidente.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Señores concejales, creo que el debate ha sido amplio y suficiente, todas las inquietudes desde luego se tomarán en cuenta para el segundo debate. Tenemos una última intervención, señor concejal tiene la palabra.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: No hay que hacerse mucho lío, ni contratar consultorías; en 5 minutos, página Web de la Empresa Eléctrica Quito, 30% es tarifa de toda la Empresa Eléctrica de Quito, el 30% es tarifa de la dignidad, en Quito menos el 15%.

Si no hablamos con propiedad, si no hablamos con calidad de información, no vamos a tomar buenas decisiones, yo lo dije en la Comisión de Presupuesto y lo digo ahora, yo no tengo ningún empacho en afrontar el tema de revisar la tarifa, pero hagámoslo con seriedad, con calidad de información, si no, vamos a tomar malas decisiones.

Hay que revisar bien los datos, las formas de financiamiento, los mecanismos a través de los cuales se puede mejorar la calidad de la operación de la empresa, y si eso a la compañera concejal Cevallos le parece político, pues sí, es político, claro, obvio, es político, sino ¿qué hacemos aquí?. Este es un órgano político, es el órgano político que manda a la ciudad y parte del objetivo político es hacer bien las cosas, si no hacemos bien las cosas, no estamos haciendo bien la política; de tal manera que, insisto, no es cuestión de llegar al próximo debate o al segundo debate, simplemente, para resolver el tema financiero de la Empresa EMASEO, sino para tratar adecuadamente el asunto.



Yo tengo absoluta disposición a revisar el tema de las tarifas, lo he dicho siempre, pero hagámoslo bien, entonces mi impresión y mi sugerencia, ya lo dije antes, pero veo que rápidamente se quiere pasar simplemente al segundo debate, hay que procesar bien la información, a lo mejor se justifica una sesión de trabajo en la que podamos precisar algunos elementos y algunos datos, no espero, ni pretendo, ni planteo porque no soy iluso de que ahora hasta en quince días o un mes ya esté implementado nuevas formas de financiamiento, no soy iluso.

Generar procesos de cambio en el manejo de los sistemas de basura son bastantes complejos, llevan un poco de tiempo, pero hay que tener horizonte y sobre la base de ese horizonte, entonces se pueden tomar medidas apropiadas, ¿eso es política?, sí, y me ratifico en que sí y pido con sinceridad, con claridad y con vehemencia de que se manejen de manera muy precisa las cifras.

Sale de la sala de sesiones el concejal Econ. Luis Reina, a las 11h37 (13 concejales).

ING. JUAN PABLO MUÑOZ, GERENTE DE EMASEO: Yo creo que si la cifra de la tarifa de la dignidad estuvo errada, pues lo revisaremos inmediatamente, pero independientemente de eso, el impacto del esquema de cobro que hemos planificado está anclado a que la tarifa de la dignidad tenga el menor costo y no cambiaría en si el cálculo global, independientemente de eso, yo creo que el tema está complejo cuando se quiere ver el todo entre EMASEO y EMGIRS, que más allá de un segundo debate, si tomo la palabra del señor concejal, mesas de trabajo para que los señores de EMGIRS puedan determinar que ya tienen un plan de lo que yo he conversado y sé del detalle, tienen un plan para ser independientes y llegar a eficiencia, independientemente a esto que nunca ha sido la base de su fondeo, la tasa siempre ha sido un ingreso que realmente es entre 20% y el 25%, va fluctuando año a año y que no ha sido el objetivo real de este incremento planteado. Entonces, por favor, ustedes nos definen la fecha, nosotros estamos prestos a reunirnos antes de este segundo debate.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Perfecto, una vez que se han planteado todas las inquietudes y que han sido recogidas para un segundo debate, esperando lo que dice usted y manifiesta el señor concejal Albán para hacer una

mesa de trabajo y un análisis con la EMGIRS también, declaro conocido en primer debate el presente proyecto de ordenanza.

Señor Secretario, el siguiente punto por favor, gracias señor Gerente por la información.

VI. Segundo debate de los siguientes proyectos de Ordenanza:

- 1. Ordenanza que reconoce y aprueba el fraccionamiento del predio 5109981, sobre el que se encuentra el asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Comité Pro Mejoras Barrio "Colinas del Sol", a favor de sus copropietarios. (IC-O-2017-021).**

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): ¿Alguna inquietud señores concejales?. Ninguna, someta a votación ordinaria, por favor, señor Secretario. Concejala Soledad Benítez, por favor.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Gracias, señor presidente. En la propuesta de Ordenanza se está planteando que el barrio asuma lo que tiene que ver con las redes de agua potable y alcantarillado, es el único caso, entonces eso es responsabilidad del Municipio quitar eso. Entonces, sugiero eso y de pronto la responsabilidad del barrio tendría que ver tal vez con el tema de la construcción o reparación del área verde, gracias.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): ¿Ninguna otra inquietud, señores concejales?. Someta a votación, por favor, señor Secretario.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Señoras y señores integrantes del Concejo, por favor sírvanse levantar la mano quiénes están de acuerdo con la aprobación en segundo y definitivo debate del proyecto de Ordenanza en referencia, con la observación planteada por la concejal Benítez.



NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. LCDO. LUIS AGUILAR	✓			
2. SR. JORGE ALBÁN	✓			
3. SR. PATRICIO ÁLVAREZ	✓			
4. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
5. SRTA. CARLA CEVALLOS	✓			
6. ABG. DANIELA CHACÓN	✓			
7. SR. HÉCTOR CUEVA				✓
8. SRA. SILVIA DÍAZ	✓			
9. ABG. SERGIO GARNICA				✓
10. DR. MARIO GRANDA	✓			
11. SR. MARIO GUAYASAMÍN				✓
12. PROF. LUISA MALDONADO				✓
13. DRA. RENATA MORENO	✓			
14. ING. CARLOS PÁEZ	✓			
15. SR. MARCO PONCE	✓			
16. ECON. LUIS REINA				✓
17. ABG. RENATA SALVADOR				✓
18. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
19. SRA. KAREN SÁNCHEZ				✓
20. MSc. PATRICIO UBIDIA	✓			
21. DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E)	✓			
VOTACIÓN TOTAL	14			7

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Señor Presidente, con el voto favorable de los presentes, queda aprobado en segundo y definitivo debate la Ordenanza que reconoce y aprueba el fraccionamiento del predio, sobre el que se encuentra el asentamiento humano de hecho y consolidado de interés social denominado Comité Pro Mejoras Barrio “Colinas del Sol”, a favor de sus copropietarios.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (14), **RESUELVE:** APROBAR EN SEGUNDO Y DEFINITIVO DEBATE LA ORDENANZA QUE RECONOCE Y APRUEBA EL FRACCIONAMIENTO DEL PREDIO No. 5109981,

SOBRE EL QUE SE ENCUENTRA EL ASENTAMIENTO HUMANO DE HECHO Y CONSOLIDADO DE INTERÉS SOCIAL DENOMINADO COMITÉ PROMEJORAS BARRIO "COLINAS DEL SOL", A FAVOR DE SUS COPROPIETARIOS.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): El siguiente punto, por favor.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica, a las 11h42 (14 concejales).

2. Ordenanza Reformativa de la Ordenanza No. 3343, de 30 de junio de 2000, con la que se aprueba el Barrio de la Cooperativa de Vivienda SECAP, ubicada en la parroquia La Merced, como Urbanización de Interés Social Progresivo. (IC-O-2016-179).

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): ¿Alguna inquietud señores concejales?. No hay ninguna observación. Por favor, someta a votación, señor Secretario.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Señoras y señores integrantes del Concejo, por favor sírvanse levantar la mano quiénes están de acuerdo con la aprobación en segundo y definitivo debate de la Ordenanza en referencia.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. LCDO. LUIS AGUILAR	✓			
2. SR. JORGE ALBÁN	✓			
3. SR. PATRICIO ÁLVAREZ	✓			
4. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
5. SRTA. CARLA CEVALLOS	✓			
6. ABG. DANIELA CHACÓN	✓			
7. SR. HÉCTOR CUEVA				✓
8. SRA. SILVIA DÍAZ	✓			
9. ABG. SERGIO GARNICA	✓			
10. DR. MARIO GRANDA	✓			
11. SR. MARIO GUAYASAMÍN				✓
12. PROF. LUISA MALDONADO				✓

13. DRA. RENATA MORENO	✓			
14. ING. CARLOS PÁEZ	✓			
15. SR. MARCO PONCE	✓			
16. ECON. LUIS REINA				✓
17. ABG. RENATA SALVADOR				✓
18. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
19. SRA. KAREN SÁNCHEZ				✓
20. MSc. PATRICIO UBIDIA	✓			
21. DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E)	✓			
VOTACIÓN TOTAL	15			6

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Con el voto favorable de los integrantes presentes, se aprueba en segundo y definitivo debate la Ordenanza Reformatoria de la Ordenanza No. 3343, con la que se aprueba el Barrio de la Cooperativa de Vivienda SECAP, ubicada en la parroquia La Merced, como Urbanización de Interés Social Progresivo.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (15), **RESUELVE:** APROBAR EN SEGUNDO Y DEFINITIVO DEBATE LA ORDENANZA REFORMATORIA DE LA ORDENANZA No. 3343, DE 30 DE JUNIO DE 2000, CON LA QUE SE APRUEBA EL BARRIO DE LA COOPERATIVA DE VIVIENDA SECAP, UBICADA EN LA PARROQUIA LA MERCED, COMO URBANIZACIÓN DE INTERÉS SOCIAL PROGRESIVO.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Perfecto, el siguiente punto del orden del día, por favor.

VII. Presentación sobre la aplicación de la Resolución de Concejo No. C057, de 21 de febrero de 2015, por la cual se crea el Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Público Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito .

[Handwritten signature]

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Solicito la presencia del señor Secretario de Movilidad, por favor. Si señor concejal, audio por favor.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Econ. Luis Reina, a las 11h51 (15 concejales).

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: En una reunión anterior, en este Concejo se solicitó que, efectivamente, este punto sea tratado en el seno del Concejo porque nos parece relevante. Me parece que han pasado, prácticamente, ya los dos años desde que se aprobó esta Resolución y creo que la evaluación definitiva se preveía para el mes de abril, junio, bueno, pero ya han pasado dos años desde que se aprobó esta Resolución y lo que solicitamos es que se discuta este tema en el Concejo, pero principalmente y particularmente, información respecto del tema y cuando decimos información no es una presentación en Power Point, así se llama el programa, Power Point, sino una documentación sustantiva de qué está pasando con este proceso. Eso significa los aspectos técnicos, económicos, ambientales, operativos, administrativos de esta operación y eso no hemos recibido, nos están entregando ahora entonces, bueno, a mí no me han entregado todavía.

Me parece a mí que, efectivamente, creo que cuando se trata de temas complejos como éste, que me parece uno de los más complejos en los que el Municipio invierte anualmente más de veinte millones, tiene que ser suficientemente pensado, estudiado, analizado, de tal manera que cuando tengamos que hacer la evaluación en dos meses, en tres meses más, tengamos todos los elementos de juicio suficientes; si no lo que venimos es a opinar sobre una presentación de Power Point.

Yo le pido, señor Presidente del Concejo, le transmita al Alcalde nuevamente e insistentemente que no está cumpliendo con la entrega de información de la manera apropiada y así no se puede funcionar. Yo, con la mayor delicadeza, voy a escuchar la presentación que haga el Secretario de Movilidad, pero eso no resuelve el problema, vamos a ver qué nos han entregado de la información pedida y yo espero que esté lo más completa posible, pero no puede ser entregada el rato que empieza la reunión, hasta violenta la norma No. 074, discutida con usted Presidente de la Comisión, donde ponemos 24 horas o 48 horas antes de la sesión para que se



entreguen las cosas. Con esa aclaración y con la mayor consideración, claro que voy a poner mucha atención a lo que presenta el Secretario.

Ingres a la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, a las 12h00 (16 concejales).

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Estimadas señoritas, señoras concejales, señores concejales, señor Presidente del Concejo, a todo el público muy buenos días.

Como siempre es un gusto el poder estar en este Concejo, no solamente para poder explicar temas trascendentales de la ciudad, sino indudablemente para que los aportes de cada uno de ustedes puedan ser, no sólo tomados en cuenta, sino aplicados en lo que respecta a temas de movilidad.

En este tema del Plan de Fortalecimiento de Calidad, nos hemos basado y a pesar de que concuerdo plenamente con el señor concejal Albán, respecto a la entrega de la información se nos había solicitado una información respecto a cómo está avanzando el Plan de Fortalecimiento, un informe respecto al tema, pero estamos muy gustosos estimadas concejales, estimados concejales de poderles entregar toda la información.

Sale de la sala de sesiones la concejala Srta. Carla Cevallos, a las 12h01 (15 concejales).

A lo largo de esta presentación, ustedes mirarán que la información no es poca, que al contrario, la información es de cientos de miles de hojas, pero que con todo gusto, de manera sintetizada o de manera digital las podemos hacer porque creo que es nuestra obligación entregarles toda esta información.

La información esta lista, la información además de los pagos no es menor, al contrario ustedes se van a dar cuenta en esta presentación, de que en este proceso Quito constituye un verdadero ejemplo de lo que es pagar un tema de compensación, además con cifras y números que estamos dispuestos a poderlos, no solamente entregar, sino confrontar con las observaciones que ustedes profesionalmente lo puedan hacer.

Respecto a la presentación misma, como ustedes saben desde el año 2012, el Gobierno Nacional, primero, suscribió el convenio, para la ejecución del Proyecto de Fortalecimiento y Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Público y justamente ahí dentro de esta primera experiencia que se tuvo en el Ecuador, respecto al pago mismo de este convenio de fortalecimiento para la mejora del servicio, se entregaban cosas muy básicas: cédula de ciudadanía, papeletas de votación, copias certificadas del contrato de operación, si obviamente eran compañías del RUC, certificados bancarios para hacer los pagos y las matrículas de los vehículos habilitados para el tema.

**PLAN DE FORTALECIMIENTO DE LA
CALIDAD DE SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO
INTRACANTONAL URBANO DEL
DMQ**

Marzo de 2017

• **ANTECEDENTES:**

“El transporte terrestre de personas animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas.”
(Art. 47 LOTTTSV)

**ACCIONES
GOBIERNO
NACIONAL**

En el año 2012 suscribió el “CONVENIO PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE FORTALECIMIENTO Y MEJORA DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ECUADOR”

Objetivo: Fortalecer el servicio de transporte con la entrega de recursos económicos a los gestores para mejorar la calidad de servicio y compensación de la tarifa preferencial.

CLÁUSULA OCTAVA del Convenio, dispuso a las Operadoras la **presentación y verificación únicamente** de:

- Cédula de ciudadanía y papeleta de Votación de cada socio
- Copias certificadas de los nombramientos de los Representantes.
- Contrato de Operación de la Operadora (copia) y sus reformas.
- (RUC) vigente de la Operadora.
- Certificado Bancario actualizado de la Operadora.
- Matrículas de los vehículos habilitados.

**SITUACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO AL
AÑO 2014**



Rectángulo: esquinas redondeadas

DESCONFIANZA

MAL TRATO

INSEGURIDAD

IMPUNTUALIDAD

PARQUE
AUTOMOTOR

Es así como justamente en este proceso, en el año 2014 se comienza a trabajar en el tema, en un marco de un Plan de Fortalecimiento Institucional en donde la Resolución aprobada por este Concejo, la Resolución No. 57, da vida el 21 de febrero de 2015 al Plan de Fortalecimiento de Calidad del Transporte, justamente para medir cuánto podía evolucionar el transporte público, por un lado; y, por otro lado, también el poder, ya no desde lo nacional, sino desde lo local, recuerden ustedes con la función de competencias en materia también de tarifas, nosotros comenzamos a aplicar este tipo de resolución.

En esta Resolución justamente nace un instructivo de la Secretaría de Movilidad que es el instructivo No. 4, del 2015, en donde ha habido algunas reformas, ustedes entenderán estimados concejales, esto era algo muy nuevo para nosotros y sin embargo las reformas que se fueron trabajando en comunión, incluso, con el propio transporte, con todos los representantes, la Cámara de Transporte Urbano del Distrito Metropolitano se han comenzado a cumplir.

• MARCO NORMATIVO:

- Resolución No. C057, de 21 de febrero de 2015 crea el Plan de Fortalecimiento de la calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal Urbano del DMQ.

Resolución No. SM-004-2015

- *"Instructivo para la Ejecución del Plan de Fortalecimiento de la Calidad de Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito."*

REFORMAS:

- Resolución No. SM-039-2015 de 28 de septiembre de 2015.
- Resolución No. SM-009-2016 de 21 de marzo de 2016.
- Resolución No. SM-017-2016 de 02 de septiembre de 2016.

El marco normativo respecto a los objetivos de este instructivo; primero, fue dar vida a este instructivo de acuerdo a la Resolución No. C57 del Consejo Cantonal, dos; mejorar la calidad de servicio del transporte a través de las inspecciones que lleva adelante, la Agencia Metropolitana de Tránsito con directrices y políticas claras de la Secretaría; y, luego implementar una estructura organizacional y de gestión adecuada para las operadoras, para ver con estos primeros antecedente si es que había o no una mejora progresiva en los indicadores.

La ejecución de este plan, indudablemente, era aplicada a los niveles de calidad de servicio, pero sin perjuicio, eso es muy importante de lo que manifiesta la Ley Orgánica de Transporte Terrestre.

Es decir, mientras en la Ley hay marcos, sanciones, cumplimientos muy específicos respecto a los operadores de transporte, éstos eran complementos necesarios respecto al tema, por lo tanto, no quiere decir que con solamente el Plan de Ejecución de Fortalecimiento estaba todo, hay muchas otras directrices que la Ley de Tránsito las menciona y que también tenían que ser cumplidas.

• MARCO NORMATIVO:

OBJETIVOS DEL INSTRUCTIVO:

- ✓ Instrumentalizar las disposiciones contenidas en la Resolución C057.
- ✓ Mejorar la calidad del servicio de transporte terrestre a través de inspecciones que llevan adelante la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito.
- ✓ Implementar una estructura organizacional y de gestión adecuada para las operadoras.
- ✓ Verificar la **aplicación progresiva de indicadores.**



La ejecución del Plan de Fortalecimiento se ha llevado a cabo sin perjuicio de las condiciones que las operadoras de transporte deben garantizar conforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las ordenanzas metropolitanas aplicables.

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:



Algunos de estos nueve componentes, estimados y estimadas concejales, tenían que ver también con el trabajo que se tenía que hacer, por ejemplo en el tema del sistema de información al usuario, esto tiene que ser trabajado a la par con la autoridad municipal, porque si es que no fuera así, indudablemente por más esfuerzos que puedan tener, las operadoras privadas indudablemente no tendrían el resultado que queremos obtener.

Respecto a los parámetros de los índices de calidad, éstos nueve que habíamos visto, tienen que llegar a un 100% de la evaluación, es decir cada uno tiene un porcentaje y de este porcentaje hay cumplimientos que se tiene que llegar a un mínimo para poder tener la curvatura de la compensación y además de este mínimo se tiene también la objetividad de poder saber si es que las operadoras están en "Caja Común A"; es decir, que están teniendo patios operacionales, que tienen un sistema de recaudo así sea manual, que tenga un nivel de operación adecuada con patios de operación, el cumplimiento de control de sus rutas y sus frecuencias y de aquello, como ustedes pueden ver en este cuadro, cuando uno está en el grupo "A"; el grupo

“A” significa el mayor peso dado a la “Caja Común”. Es decir, quienes conceptualmente están ya en este tema y los que no han cumplido conceptualmente con el tema de “Caja Común”, estos operadores llegan a estar en un nuevo grupo que es el grupo “B”, en donde obviamente el peso de la “Caja Común” varía notablemente y claro cuando yo estoy en “A”, tengo un mayor promedio de cobro y si estoy en “B”, indudablemente el cobro por la compensación baja notoriamente. Los porcentajes como ustedes pueden ver, por ejemplo:

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:

VALORACIÓN DE LOS ÍNDICES DE CALIDAD DE SERVICIO			
No	Parámetros de Índice de Calidad (ICS)	“A”	“B”
		(COBRAN USD \$1.000) PORCENTAJES A CUMPLIR	(COBRAN USD \$ 450) PORCENTAJES A CUMPLIR
1	*Fortalecimiento de Caja Común (RESPONSABLE S. M.)	55%	7%
2	Buen trato a los usuarios del servicio de Transporte Público	21%	47%
3	Respeto de Límites de Velocidad	2%	5%
4	Índices Operacionales	5%	11%
5	Respeto a las paradas	3%	4%
6	Respeto de Usuarios de Movilidad Reducida	2%	5%
7	Adecuación de las unidades para usuarios con movilidad reducida*	2%	2%
8	Unidades Limpias	5%	14%
9	Sistema de Información al Usuario (SIU)	5%	5%
TOTAL DE LA CALIFICACIÓN A OBTENER:		100%	100%

Hasta llegar a un 100%, de esta valoración de los índices de calidad, indudablemente vemos cómo ha habido en temas de “Caja Común” por períodos, por ejemplo:



VALORACIÓN A OBTENER POR LOS BENEFICIARIOS

PERIODO	CAJA COMÚN	
	"A" (COBRAN USD \$1.000)	"B" (COBRAN USD \$ 450)
	VALORES MÍNIMOS ESTABLECIDOS PARA COBRAR	VALORES MÍNIMOS ESTABLECIDOS PARA COBRAR
Primer Semestre	65%	65%
Segundo Semestre	70%	70%
A partir del tercer Semestre	75%	75%

Es decir, siempre se aplicó un tema de progresividad, hasta que las operadoras vayan teniendo conciencia efectivamente de lo que queríamos llegar, que es un mejor nivel de servicio en el transporte.

Además de esto, las operadoras de transporte en cuanto al fortalecimiento, en todas sus unidades, tenía una evaluación semestral basada en lo siguiente:

M

FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE CAJA COMÚN

Verifica que las Operadoras de Transporte Público y sus unidades operen bajo el sistema de caja común, evaluación que se realiza cada semestre, basados en:

- 1. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL.**
- 2. PLAN DE OPERACIONES.**
- 3. PLAN DE MANTENIMIENTO.**
- 4. SISTEMA DE RECAUDO.**
- 5. DISTRIBUCION DE INGRESOS.**

Cuando una operadora de transporte llega a tener mayor eficiencia en su estructura organizacional, las unidades ya no están a nombre de cada socio sino más bien están a nombre de cada compañía o así estén a nombre de cada socio, tienen una estructura organizacional, por ejemplo, reducir los gastos operacionales, claro, en economía de escala es mucho más ventajoso poder comprar mil llantas que comprar dos llantas y esto siempre me permitirá tener menores costos para aprovechar mayor la utilidad.

En el tema de planes y operaciones, el Plan de Fortalecimiento de Caja Común se basaba sobre todo a saber cómo estaban sus patios de operaciones, ¿Tenían patios de operaciones los operadores? ¿Cuántos tenían patios de operación?. Si es que no tenían, tenían al menos una estructura de un contrato con mecánicas establecidas.

El patio de operación permitía reducir los costos respecto a las horas-Valle con las horas pico, podíamos tener a todos los buses andando a cualquier hora, esto sin duda alguna fue importante respecto a la evaluación que obviamente no sólo se estaba pensando si no así se está midiendo ahora.

En cuanto a la calificación de las Operadoras en "Caja Común", el total de operadoras en el Distrito Metropolitano de Quito respecto al Transporte Público Urbano es de 47 operadoras.

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:

CLASIFICACIÓN DE OPERADORAS EN CAJA COMÚN

SEMESTRE	OPERADORAS CON CALIFICACIÓN		TOTAL OPERADORAS
	"A"	"B"	
PRIMERO	26	21	47
SEGUNDO	42	5	47
TERCERO	45	2	47
CUARTO	45	2	47

Esto es importante, porque indudablemente al ser ya fiscalizadas, trimestre por trimestre y la "Caja Común" evaluada cada seis meses, nos ha permitido saber si en verdad las personas están sobre todo en temas de recaudo y en el nivel de eficiencia que puedan cumplir, al menos los parámetros mínimos establecidos para una "Caja Común".

Esto es importante notar que en cualquier tipo de compensación, cuidado, no estoy hablando de ningún periodo anterior respecto al Gobierno Nacional, sino desde el 2002 han sido casi quince 15 años que las compensaciones o llamadas subsidios en ese tiempo, nunca evaluaron esto. Como habíamos manifestado al principio de la presentación, lo que se presentaban son temas mínimos como la cédula de identidad, la copia de la matrícula y un contrato de operación y la cuenta bancaria.

Sin embargo, hay que resaltar que la Cámara de Transporte ha colaborado muchísimo, no sólo la Cámara, más bien todas las operadoras, para comenzar a hacer un esfuerzo de poder cumplir de a poco este tipo de clasificación, de operación en "Caja Común", esto respecto a los niveles de calidad.

Sin embargo, el Municipio de Quito tuvo que hacer un esfuerzo para que se pueda contratar el personal suficiente en la parte operativa, en la parte administrativa y en la parte administrativa obviamente incluyéndole a la parte financiera para poder hacer. No hemos tomado a la ligera el hecho de que los controles se tengan que hacer con la eficiencia que se requiere, por eso es que el Municipio ha contratado cien fiscalizadores o distribuyó cien fiscalizadores diarios, en un promedio de lunes a sábado.

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:

EQUIPO DE FISCALIZACIÓN

PERSONAL OPERATIVO

- Se realiza 100 fiscalizaciones diarias promedio, de lunes a sábado, de 05h00 a 22h00, con un equipo conformado por 70 Fiscalizadores de Tránsito y 6 Supervisores (Cronograma Anexo 1).

PERSONAL ADMINISTRATIVO

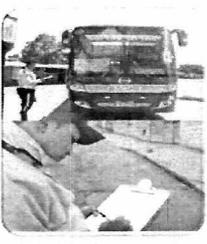
- 24 Digitadores
- 12 Asistentes administrativos (Expedientes)
- 2 Supervisores
- Horario de lunes a sábado de 06h30 a 21h30

Total 104 funcionarios

Aquí justamente una reflexión con el comentario que acertadamente decía el señor concejal Albán. Nosotros estamos dispuestos a entregar la información, si quisiéramos puntualizar de que la información que ustedes requieren, necesitamos un tiempo necesario para poder hacerla. Como ustedes van a ver, dentro de este equipo de fiscalización, se tiene un sinnúmero de actividades y cada actividad tiene sistematizado y además documentado la legalización de cualquier tipo de estudio o de pago respecto al tema de compensación. ¿Qué es lo que hace este personal?

Bueno, primero, el personal hace una fiscalización en despacho, ¿qué quiere decir en despacho?. En cada una de las paradas de inicio o de origen destino que tiene para saber si tiene los documentos, si los choferes tienen licencia profesional, si la licencia profesional tienen sus puntos, inspección física visual de las unidades, claro, esto es independiente de la revisión técnica vehicular. Lo que aquí se ve es que la unidad esté limpia, que la unidad esté al servicio, que esté a tiempo en su horario de partida de las rutas y frecuencias. Además, que no solamente estén a tiempo, a las cinco de la mañana, a las seis de la mañana, sino que también los intervalos o las frecuencias recibidas en la tabla operacional puedan ser cumplidas en esta fiscalización de despacho.

FISCALIZACIÓN EN DESPACHO



Levantamiento de información, revisión de documentos, inspección física visual.



Verificación de índices operacionales: Horario de inicio y fin de operaciones, Flota, Intervalos, Frecuencia.

Luego de ello, hay otro personal que en cambio realiza fiscalización en ruta, es decir midiendo la calidad de servicios, respecto al segundo punto de los nueve puntos de calidad de servicio.

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:

FISCALIZACIÓN EN RUTA



Índices de calidad de servicio (Respeto al usuario, cumplimiento de paradas, cobro de pasajes, exceso de pasajeros, puertas cerradas, personal uniformado).



Respeto a la Ley de Tránsito (Límites de velocidad, licencia, matrícula, entre otros).

Además, en la fiscalización en ruta, como veremos en una lámina posterior, estamos haciendo un control de límites de velocidad de licencia, de matrícula, entre otros. Ahora mismo estamos con dos radares que están controlando las velocidades, en el casco urbano y en el casco periférico, respecto a los límites de velocidad, establecidos para el transporte público; es decir, se controla todo esto en una fiscalización en ruta.

¿Cuáles han sido los resultados respecto a la parte financiera y a las unidades pagadas por trimestre. Como ustedes pueden ver en este cuadro; este cuadro nos dice que en primer lugar ha habido siete trimestres, el primero: en marzo de 2015 y obviamente que estamos trabajando ya en noviembre de 2016. Como ustedes pueden ver, no todas las unidades son pagadas, el universo total también varía, por lo general estamos en un promedio de 2.300, 2.290, 2.332 unidades, ese es el universo controlado, fiscalizado.



Sin embargo, pagadas como ustedes pueden ver en el total del universo, han sido 48.888 unidades, obviamente todos los trimestres, pagadas 42.654 y no pagadas 6.233 unidades, que ya veremos, por ejemplo por qué no pagan este tipo de unidades.

Al mismo tiempo queremos decir que hemos entregado un CD con información; sin embargo, vuelvo a repetir, toda la información que ustedes requieran, estamos gustosos, el detalle que ustedes nos pidan hoy, coger y en 48 horas máximo entregar la información que tenemos sistematizada.

UNIDADES PAGADAS POR TRIMESTRE (Anexo 2/3)				
TRIMESTRE	MES Y AÑO	CANTIDAD DE UNIDADES		
		UNIVERSO.	PAGADAS	NO PAGADAS
PRIMERO	mar-15	2.287	1.937	350
	abr-15	2.288	1.943	345
	may-15	2.290	1.957	333
SEGUNDO	jun-15	2.292	2.013	279
	jul-15	2.293	1.942	351
	ago-15	2.292	1.976	316
TERCERO	sep-15	2.287	2.071	216
	oct-15	2.292	2.103	189
	nov-15	2.299	2.092	206
CUARTO	dic-15	2.312	2.072	240
	ene-16	2.315	2.061	254
	feb-16	2.439	2.099	340
QUINTO	mar-16	2.331	2.004	327
	abr-16	2.337	2.035	302
	may-16	2.332	2.047	285
SEXTO	jun-16	2.325	2.063	262
	jul-16	2.329	2.018	311
	ago-16	2.330	2.103	227
SEPTIMO	sep-16	2.331	2.055	276
	oct-16	2.444	2.035	409
	nov-16	2.443	2.028	415
TOTALES		48.888	42.654	6.233

En la primera columna son 48.888 unidades fiscalizadas, porque mensualmente hacemos más o menos un promedio de 2.300, en todo el periodo de la "Caja Común" se han fiscalizado 48.888, de las cuales se han pagado en caja "A" o en caja "B" 42.654 y no se han pagado 6.233.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Una aclaración quiero hacer, en unidades solamente no llega ni a 3 mil, son emisiones de pago, son fiscalizaciones el número que se está manifestando ahí, nada más.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Gracias.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Son unidades fiscalizadas en todo el tiempo.

Ahora, efectivamente, pagos realizados. Como ustedes pueden ver en el semestre. Procede dar lectura a la siguiente lámina:

PAGOS REALIZADOS		
SEMESTRE	"A" (COBRAN USD \$1.000)	"B" (COBRAN USD \$ 450)
PRIMERO	7.950	3.821
SEGUNDO	11.795	703
TERCERO	12.037	233
CUARTO	6.024	91
TOTAL PAGOS POR CATEGORÍA	37.806	4.848
TOTAL PAGOS	42.654	

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Esto de la segunda fila, diciembre, enero y febrero, efectivamente, señor concejal.

Aquí está por qué no se han pagado a las unidades y esto es bueno resaltar estimados miembros del Concejo, porque ya no se ha estado pagando con la única

presentación, de yo sé tener un contrato de operación y por lo tanto en habilitación, miren ustedes por ejemplo el tema del primer grupo:

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:

PAGOS NO REALIZADOS CONSOLIDADO MARZO 2015 – NOVIEMBRE 2016				
No.	MOTIVOS		UNIDADES	PORCENTAJES
TOTAL PAGOS NO REALIZADOS			6.233	
1	NO PAGADAS	UNIDADES NO FISCALIZADAS (MECÁNICA, DAÑADAS, RETENIDAS, SIN UNIDAD, ACCIDENTES, ETC)	3.035	48,69%
2		INCUMPLIMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO (INFORMES NO VIABLES)	1.513	24,27%
3		NO PRESENTAN DOCUMENTACIÓN (SOLICITUD, RTV, CERTIFICADO BANCARIO, PODER, CEDULA, HABILITACIÓN OPERACIONAL, ETC.)	1.491	23,92%
4		OPERADORA NACIONAL NO SE PAGO PRIMER Y SEGUNDO TRIMESTRE (No presentar Certificado de Caja Común)	194	3,11%

1.- Unidades no fiscalizadas, ¿por qué?, porque han estado en mecánicas. Si están en mecánica, por qué vamos a pagarles un trimestre, un mes, si es que no está funcionando efectivamente no tiene que ser paga, dañadas, retenidas, tal vez por algún accidente de tránsito.

Son retenidas en los patios de operación de la AMT y por lo tanto no son pagas, sin unidad, esto es importante, algunos están chatarizando, están cambiando las unidades y mientras eso pase tampoco son pagas y otras porque están en accidente, éstas representan de las 6.233 unidades, el 48.69%.

2.- Incumplimiento de la calidad del servicio, son informes no viables que así lo llama la AMT, no pasaron la inspección, no están en la rutas, no están en las

21

frecuencias, no han tenido un buen reporte respecto al trato del usuario. A todo esto, fiscalización pasa un informe de no viabilidad al Financiero y ahí se queda, éstas son 1.513 unidades que dan un 24.27%.

3.- No presentan documentación y aquí es un tema súper importante, de las que no presentan documentación, la gran mayoría son porque no tienen el Certificado de Revisión Técnica Vehicular; es decir, no han pasado la revisión técnica, a veces algunas unidades por años, y es importante que los propios miembros de las operadoras de transporte nos han reclamado y nos han dicho: por fin, porque a nosotros nos cuesta mucho esfuerzo pasar la revisión y habían otros compañeros que nunca han sido revisados, entonces éstas son 1.491 unidades y como ustedes pueden ver en un cuadro posterior a ello, ahora lo que ha pasado es que ha aumentado la revisión técnica vehicular de las unidades.

4.- Por otro lado, la Operadora Nacional no se pagó el primero y segundo trimestre, por no presentar, por ejemplo, el Certificado de Caja Común, que a pesar de que algunas ya tenían, el momento de hacer una fiscalización vimos que disminuyeron el tema de Caja Común, esto al principio, luego indudablemente que las operadoras de a poco, muchas más bien dicho están cumpliendo el tema.



PROMEDIO DE FLOTA DE TRANSPORTE PUBLICO INTRACANTONAL POR AÑO

AÑO	FLOTA
2014	2300
2015	2293
2016	2360



CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: ¿El porcentaje cuánto es, respecto al total?

SECRETARIO DE MOVILIDAD ABG. DARÍO TAPIA: El 12,75%, sí. Para nosotros es importante estimados miembros del Concejo que ustedes también conozcan cuáles son los logros de la implementación, cuidado, no venimos a decir que todo está perfecto, no venimos a decir que no hay que mejorar, al contrario, creemos que la fiscalización del Concejo para mejora siempre será importante, pero aquí algunos de los logros que para nosotros han sido importantes, primero:

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:

M

LOGROS POR IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE FORTALECIMIENTO

- El aumento de la calificación de operadoras de “B” a “A”, entre los semestres 1ro y 2do se debió a que se hizo conciencia en los operadores para cumplir con los parámetros establecidos en el Plan de Fortalecimiento, que debían realizar esfuerzos y mejoras importantes en su modo de manejar sus organizaciones.
- La disminución del promedio en la calificación, (de 42.44% a 41.78%), entre los semestres 2do y 3ro, se debe principalmente a que la Secretaría de Movilidad ha sido más exigente en el cumplimiento de los componentes de la evaluación de Caja Común (en consenso con operadores).



LOGROS POR IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE FORTALECIMIENTO

- En cumplimiento al Plan de Fortalecimiento se ha conseguido una mejor estructura organizacional de las operadoras de transporte, obteniendo, entre otros, que el talento humano (100% del administrativo y el 65 % del operativo) que laboran en las operadoras se encuentren afiliados al IESS. Se espera incrementar estas afiliaciones a la totalidad de los conductores y ayudantes.
- Se ha conseguido que las operadoras empiecen a obtener información de rendimientos de los ítems más costosos (diesel, neumáticos) en los buses. Esta información será a futuro muy valiosa para optimizar sus flotas (determinar qué unidades deben ser retiradas del servicio o reemplazadas).

Luego, en el tema mismo del fortalecimiento, no debido a la “Caja Común”, sino a los otros componentes, podemos decir que el talento humano, el talento operativo que elaboran en las operadoras, se encuentran afiliadas al IESS, esto es sumamente importante.

Encontramos que las operadoras han tenido muy buena recepción respecto a ello y ahora actualmente podemos decir que el 100% de conductores y ayudantes, esperamos que en este trimestre que estamos laborando, puedan estar ya afiliados al IESS, choferes, ayudantes y personal administrativo.

Además, se ha conseguido que las operadoras empiecen a obtener información de los rendimientos de los ítems, de los costos, del diesel, del neumático y a pesar de que hay algunas operadoras que nos dan ejemplo de lo que es el tema de cómo manejar una empresa.

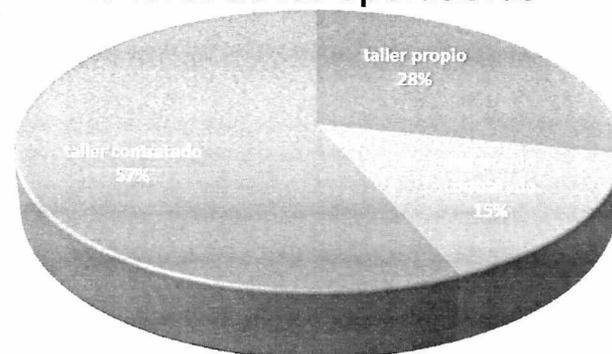
Algunas también se han ido sumando al tema, por ejemplo, de economía en escala, porque comprar en grande y están importando aceite, están importando llantas y

otro tipo de repuestos. Esto indudablemente ayuda muchísimos también al tema de costos porque operativamente bajan los costos y obviamente la utilidad es mucho mayor.

LOGROS POR IMPLEMENTACION DEL PLAN DE FORTALECIMIENTO

- **Todas las operadoras, o tienen talleres propios (43%) o tienen contratos con talleres mecánicos certificados (57%). Ya no ocurre como antes, que el propietario o conductor era a la vez mecánico del vehículo.**

Talleres de las operadoras



Por otro lado, vemos que las operadoras o tienen talleres propios y esto es sumamente importante, el 43% de las operadoras de Quito tiene ya talleres propios que son mecánicas y patios operacionales y otros, el 57% restante, actualmente tienen contratos con talleres de mecánicas certificadas, ya no ocurre como antes que el propietario del vehículo a la vez era conductor, a la vez era mecánico del propio vehículo y tenía que pasar penumbras.

El momento que comenzaron a pensar en empresa, comenzaron, como les digo, a tener todas las operadoras, el 100%, este momento son dueños de un patio

operacional o están con arriendos, que indudablemente hacen con algunas empresas certificadas.

LOGROS POR IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE FORTALECIMIENTO

- 14 operadoras han empezado a elaborar páginas web propias (ya no sólo correo electrónico como sucedía inicialmente) y publican en estas páginas sus rutas e índices operacionales, a pesar que esa no era una exigencia en la calificación del Plan de Fortalecimiento de Caja Común, sino únicamente una recomendación.
- En el último semestre se hizo hincapié en Recaudo Centralizado y Distribución de Ingresos. Ahora los depósitos de recaudo se realizan en cuentas bancarias a nombre de las operadoras, y no a nombre de gerentes o de directivos como ocurría anteriormente.

Otro de los logros importantes es que 14 de las 47 operadoras han empezado a elaborar páginas web propias, ya no sólo correos electrónicos como sucedía antes, publican cuáles son sus rutas, publican cuáles son los índices operacionales, tienen quejas al usuario en las páginas web y a pesar de que esto no era ni siquiera una exigencia del Plan de Fortalecimiento, esta recomendación ha sido tomada ya por 14 y esperamos que por fin en algún rato puedan estar todas.

En este último semestre que estamos terminando en febrero, se ha hecho hincapié en cuanto al recaudo centralizado y a la distribución de ingresos en cuentas, es decir en bancarización de las mismas, ahora los depósitos de recaudos se realizan en cuentas bancarias a nombre de las operadoras y son las operadoras luego que hacen el reparto en cuentas bancarias de sus socios, además éstas están completamente formalizadas a nombre de los gerentes y directivos como debía ser eso.

Como les había dicho hace unos minutos atrás, la Agencia Metropolitana de Tránsito en este momento cuenta con equipo de alta tecnología para la medición de velocidad del transporte público, mismos que están siendo implementados desde este mes de marzo.

LOGROS POR IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE FORTALECIMIENTO

- Se cuenta con equipos de alta tecnología para la medición de velocidad al transporte público intracantonal urbano, mismos que serán implementados a mediados del mes de marzo.



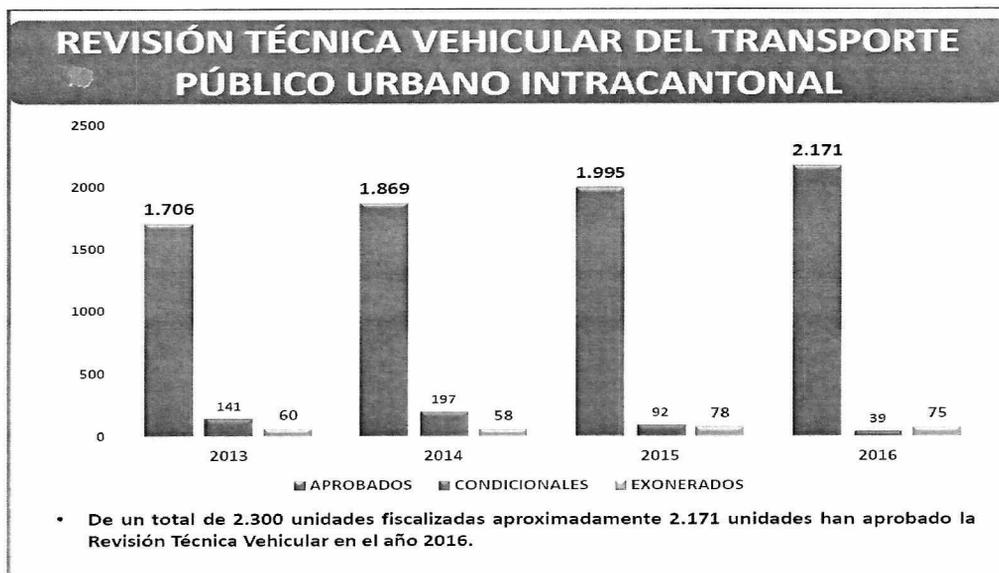
- Se han ubicado y señalizado (horizontal y verticalmente) 671 nuevos puntos de parada de bus, para garantizar la seguridad vial en el ascenso y descenso de pasajeros.



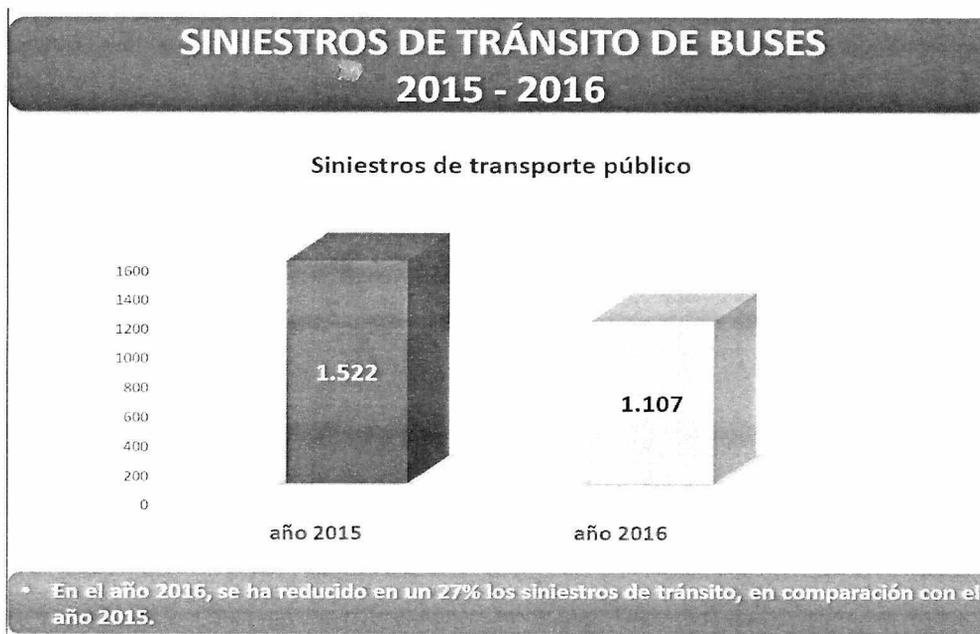
Ahora las operadoras además saben que vamos a salir, perdón la redundancia, a las calles a poder medir el tema de la velocidad del bus, pero hay que reconocer que desde el fortalecimiento, las unidades han sido mucho más respetuosas respecto a los límites de velocidad.

Gracias a la Municipalidad, a la Empresa pública EPMMOP, la Agencia Metropolitana comienza a señalizar todo el tema de paradas y efectivamente desde el Plan de Fortalecimiento, se han señalado 671 nuevos puntos de paradas de buses, 671 nuevos puntos para garantizar, primero, el tema de control al nivel de servicio de calidad y luego a la seguridad vial de ascenso y de descenso de los pasajeros que para nosotros es muy importante.

A small handwritten signature or mark.



Es efectivamente lo que yo les había dicho respecto a la revisión técnica vehicular, nosotros en el 2013 nos encontramos que de las 2.300 unidades en promedio, había 1.706, que sí cumplieron la revisión técnica vehicular. Ahora, estamos en el 2016, pasaron 2.171, condicionadas tan sólo 39 y 75 exoneradas, es decir porque son unidades nuevas, entonces sería 2.171 más 75, las que actualmente ya pasan la revisión técnica vehicular, claro, este es un requisito indispensable que los compañeros así lo notan. Desde el 2016, estimado señor concejal.



Respecto al siniestro del transporte de buses es también un buen referente para considerarlo. En el año 2015, por ejemplo, tuvimos siniestros de transporte público, 1.522, recuerden no estamos hablando de accidente de gravedad, estamos hablando de siniestros, siniestros conceptualmente puede ser un roce, se dio contra una parada, puede ser un accidente de tránsito, puede haber fallecimientos, atropellos, todo, pero el siniestro es el global.

Sin embargo, al 2016 bajamos a 1.107 siniestros, esto es muy importante porque ha habido una reducción del 27%, respecto al 2015, de los siniestros de tránsito y este es un tema que también nos satisface. En el año 2015, hubieron reportadas heridas 815 personas y vuelvo a decir, cuando a veces los nombres son muy crudos en materia de tránsito, porque vemos heridos y nos imaginamos sangre, son cualquier tipo de reporte que tengamos, en el 2015 tuvimos 815 reportes y en el 2016 bajamos en un 35%, porque tuvimos 532 personas heridas en siniestros de tránsito, esto es importante y algo mucho más importante, señorita concejala.

CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN: Un siniestro es cuando toca o es un peatón al cual también le fue afectado un bus.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Efectivamente señorita concejala, es el total, es un accidente de tránsito en donde pueden ser involucrados daños materiales, heridos o muertos, incluso, pero es importante y esto es muy buena noticia para Quito.

Quito en el 2016, en temas de transporte público, registra cero muertes respecto a incidentes de caídas de pasajeros, en comparación con tres personas fallecidas en el 2015, por el mismo tema, son cosas que llegan mucho a la sensibilidad, porque indudablemente vemos que de a poco se va cambiando todo este tema.



Nosotros hemos entregado estimados miembros del Concejo un anexo, pero tan sólo es un anexo. Toda la información que ustedes requieran, con todo gusto, lo podemos hacer llegar, porque la documentación es muy variable. Sólo me permito, por ejemplo, el anexo de documentos en donde está la valoración de la "Caja Común", este procedimiento de más o menos unas cuarenta hojas, que ustedes ven al final de la carpeta, es solamente el pago de un trimestre y de un operador, no del operador, son socios, es decir por trimestre hay que multiplicarlo por 2.300 y luego por los siete semestres; por lo tanto, es importante que este ejemplo que ustedes tienen acá, la información la podemos hacer llegar en digital y si no es mucho pedir por la cantidad de información, les invitamos cordialmente para que ustedes puedan hacer la fiscalización en campo, es decir en las oficinas en donde esto se hace para poderles demostrar incluso con mucha mayor claridad. Yo sé que es difícil, a veces

por su tiempo, pero sí sería importante si es que alguno quisiera visitar el tema, hacerlo.

Me espera un minutito señor concejal, con todo gusto sí. Por favor, si me pueden pasar la información que el señor concejal pide.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Señor Secretario, ¿ya concluyó o no todavía?.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Hasta aquí mi presentación, señor presidente.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Señores concejales, ¿alguna inquietud sobre esta presentación? .

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: El manejo de esa máquina es difícil. ¿Cuál es mi impresión?. Hoy día mismo, viniendo al Municipio, había un bus que se paró frente al mercado “América”, a una cuadra y media de mi casa, se paró siete minutos y no dejaba pasar a nadie. Entonces, las impresiones que uno tiene es que el servicio de transporte público no es bueno y uno no logra pensar mucho si ha mejorado más o menos, esa es la impresión. Generalmente, no hay que dejarse llevar por las impresiones, porque a veces una impresión, un hecho aislado como el de ahora, le puede llevar a uno a conclusiones equivocadas.

Fue hoy día, fue uno de los seis mil que no han recibido ninguna compensación, porque son de los que no cumplen nada y me coincidió en este rato, cuando tengo pico y placa de vez en cuando cojo bus, la verdad es que no cojo bus, si no sólo en esas ocasiones. Para ser franco, no he visto cambios sustantivos.

Por eso es importante, digámoslo de alguna manera, tener un reporte del modelo de sistema de fiscalización y en eso hay que ser riguroso, porque de alguna manera esto es entendible desde el punto de vista humano, desde el punto de vista personal y desde el punto de vista político, hacer una fiscalización que ayude a decir que estoy haciendo bien la cosas, es comprensible desde el punto de vista personal, humano, político, etcétera, pero a veces eso conduce a engaño, a auto engaño.



Entonces, yo no quiero decir con esto que no confío en las referencias que usted está dando, no es que no confié, es decir me parece que hay que evaluar de manera más sustantiva el modelo de fiscalización, esa es una preocupación en lo particular para mí y le voy a poner algunos elementos, es decir todavía se ve, ¿cómo le llaman?, ¿el correteo?, cuando se corretean los buses entre ellos para ganarse pasajeros, correteo le llaman, todavía se ve bastante.

Cuando uno los objetivos de la "Caja Común" es que no se corretee, claro, la "Caja Común" es por operadora, entiendo hasta ahora. Entonces, entre operadoras se siguen correteando, ¿cómo enfrentar ese tema?, por decir algo y el correteo, déjeme decirle, tal vez uno de los principales problemas que complica el tráfico en la ciudad es por parte de los buses o del transporte público.

Yo ahí no observo mejoras significativas y no hay indicadores significativos sobre eso de lo que yo puedo revisar o de lo que usted ha presentado ahora mismo. El buen trato es bien difícil medir, claro, es bien difícil medir el buen trato, por eso siempre me pareció que es un indicador un poco complicado de hacerlo; la limpieza o la buena presentación de los buses, ahí hay un montón de factores que son difíciles de medir.

Entonces, cuando hagamos una evaluación ya más integral a partir de la información que se nos entregue, tenemos que identificar ¡qué es lo sensible!, ¡qué es lo significativo!, para poder evaluar de manera apropiada y objetiva, tanto desde la Administración, que seguramente va a tener la motivación de presentar los logros, como de algunos que siendo críticos queremos ver las deficiencias, así de simple.

Entonces, hay que buscar un encuentro razonable entre las dos ópticas, para que la evaluación sea sustantiva, tal vez, y por eso es que las fiscalizaciones en general son independientes; cuando uno contrata una obra importante, uno contrata una fiscalización que se absolutamente independiente y el proceso de contratación de la fiscalización es de los más exigentes, de los más duros y los que deben mostrar la mayor pulcritud posible, para que la fiscalización no sea amañada en ningún sentido, ni en el uno, ni en el otro, sino que sea lo más técnica, profesional y objetiva posible. Tal vez ese es un elemento por ejemplo a considerar, de tal manera que no caigamos en la subjetividad de una impresión pasajera o en la subjetividad de



solamente destacar logros y resultados, y además de plantearse los nuevos retos y puedo entender perfectamente, es decir, es razonable que el primer paso sea la “Caja Común” por operadora; ir a una “Caja Común Global” puede ser bastante complicado y requiere procesos más complicados, a lo mejor ese es el reto cuando haya el Metro, si no se podría fusionar, pero hay que plantearse ese tipo de retos.

Cuando yo digo información, es decir, a mí a ratos me fastidia cuando uno pide información, no quiero que me manden las cien mil hojas que puedan tener sobre ese tema, sino la información sustantiva, cualificada, explicada, justificada. Aquí tenemos un plan que se aprobó, ¿cómo se llama?, “Plan de Fortalecimiento de Calidad de Servicio de Transporte Terrestre”, y ahí se plantearon un conjunto de indicadores.

Estoy revisando y son un montón de indicadores, algunos difíciles de medir; bueno, esto no es de estructurar información y discúlpeme, que usted se olvide de presentar el costo que ha tenido esto, es como una información clave y eso no nos presenta; ya me dio Carlos, él es más preocupado y conocedor de los detalles de estas cosas, así que ya me lo dio, pero eso es una información clave y no nos da.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Sólo una aclaración, no son cuarenta millones, sino treinta y tres millones novecientos mil, al sexto semestre.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: ¿Al séptimo?.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Ahí no está todavía terminado, el último trimestre como usted mismo me lo dijo señor concejal, estamos recién en los primeros días de marzo, al sexto que está terminado, son treinta y tres millones novecientos nueve mil dólares, con el último semestre en el promedio, es decir lo que está pagado son seis semestres.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: ¿En el “A”?

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: No, en total.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Más los cuatro mil por cuatrocientos cincuenta.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Exactamente.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Treinta y nueve, es decir hay que hacer la multiplicación. Como Carlos es más que aritmético, es un matemático y lo hace rapidito, pero digamos que estamos hablando entonces de ¿dos años?.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Así es señor concejal, justo en febrero, dos años.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Entonces, esas cosas hay que evaluar, porque a la larga lo que uno debe plantearse es si este modelo, que para mí es de subsidio claramente, pero llamémosle “compensatorio” para no herir sensibilidades de nadie.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Y por legalidad.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Tiene sentido y lo vamos a mantener indefinidamente, porque de lo que yo recuerdo del debate y creo que Daniela estuviste tú muy involucrada en el asunto, la idea era hacer una evaluación integral a los dos años para ver si ese modelo funciona o no, o qué otras medidas se pueden tomar.

Entonces, una evaluación de éstas, tiene que ser particularmente sistemática. Yo no pido las cien mil hojas que ustedes puedan tener, ni el registro de cada uno, eso debe estar en una página Web, que seguramente se podrá acceder y el que quiera meterse en el individuo particular que lo haga; pero sí tiene que haber una evaluación sistemática y una información sistemática. Los indicadores, ¿se han podido implementar todos?, ¿cuáles no?, ¿por qué?, ¿cuáles son confiables?, ¿por qué?, ¿cuáles tienen dificultades de implementación?, ¿por qué?. Eso es para mí la información que uno quiere y requiere: una cosa sistemática, rigurosamente sistemática y por lo tanto con opiniones, no sólo son cifras.

Yo le decía, informalmente, el día de ayer al Administrador, que mientras la liquidación del presupuesto del año 2016 fue detallada, voluminosa, significativa, con opiniones, hoy nos mandan cinco páginas de cuatro cuadros. A mí me extrañó porque parte de un informe es saber, no sólo los datos en frío sino los elementos conceptuales y sustantivos que están de por medio en esa ejecución; yo lo mismo pido acá, eso es para mí un informe.



Creo que me estoy pasando de tiempo, sólo para terminar, creo y propongo, presidente de la sesión, que en un plazo corto y sin necesidad al menos en principio de que sea en una sesión, sino de que se nos entregue a los concejales una propuesta de evaluación, si tenemos que evaluar y tomar una decisión alrededor del mes de junio, tenemos que tener un plan de evaluación, un criterio de evaluación, un método de evaluación, un concepto de qué vamos a evaluar, por qué y para qué y con qué sentido final. Evidentemente, voy a revisar la información y eventualmente podré pedir algo adicional de información, pero de entrada le digo, indicadores y un método de evaluación.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Señor concejal, sólo para ir porque quiero sistematizar todo, señor presidente, si me permite, el método de evaluación que hemos estado haciendo y con la sistematización del mismo.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: El método de evaluación con la que este Concejo tiene que tomar una decisión, porque este Concejo es el que tiene que decidir si sigue con este plan, cambia, modifica o toma otros tipos de medidas. Como este Concejo que es un órgano colegiado, no de expertos y técnicos en transporte, pero que tiene que tener una cierta comprensión integral del problema.

¿Con qué método nosotros, como Concejo, podemos evaluar para tomar una decisión apropiada?. Ese es el pedido y evidentemente evaluar si conviene o no, porque de todas maneras el personal que está trabajando en este proceso de fiscalización es significativo, ciento y pico de personas, que tiene un costo de alguna significación, a lo mejor tenemos que ver cómo funciona. Discúlpame Pedro si me demoro un poquito, pero si algo me pareció brillante en la historia de la fiscalización y del control en este país fue lo que hizo la señora Elsa de Mena, que es con la cual seguramente tengo una diferencia de opinión política sustantiva, pero que puedo reconocer el valor que tuvo ese sistema de control que se estableció en el SRI, fue espectacular y cambió bastante la historia de las contribuciones tributarias en este país, cambió bastante.

Hay que tener algún sentido, alguna lógica para que los resultados sean sustantivamente buenos y ¿cuál era el secreto de la señora de Mena?, que los fiscalizadores no eran permanentes, sino que los contrataba una semana antes y en

secreto y nadie sabía a dónde iba a ir, para que no haya esas cosas medias raras que se producen entre el fiscalizador y el operador, ese era el secreto clave del modelo de la señora de Mena, que produjo resultados fantásticos desde mi punto de vista del régimen tributario, entonces hay que pensar eso.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Bien, señora concejala Soledad Benítez, por favor.

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, a las 12h36 (14 concejales).

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Yo quiero insistir, ya lo señaló el concejal Albán, pero sí me preocupa que nos entreguen la información a último rato, no es la primera vez, es siempre y hay una información que valdría la pena haberla revisado para emitir con mejor criterio alguna opinión, pero me parece por ejemplo yo revisando, insistir, no hay en El Comercio un artículo del 2 de febrero de 2017, y es grave y parece coincidir con lo que ha señalado aquí el Gerente, nueve de diez personas señalan que el servicio no ha mejorado, nueve de diez usuarios del sistema de transporte público dicen que no ha mejorado y coinciden con las cifras, digamos según los datos que nos ha presentado con el 50% tenían problemas, entonces refleja la mala calidad del servicio.

A mí me parece preocupante, aquí se dice justamente hasta la fecha, más de treinta y tres millones que se han entregado con estos datos y revisando aquí que hay la única hoja de anexo. Otro tema, que me parece además de "Ripley", es que se informa el calendario, cronograma de fiscalización, entonces las operadoras saben y tienen conocimiento cuando va a ir el fiscalizador.

Creo que esa acción tiene que ser al azar para saber justamente cómo está operando el sistema, aquí está con fecha, con cronograma a cada operadora le toca, pueden decir, a cuando sea que le informen en una semana. En esa semana, yo sabré que como es la única semana del año, del mes o semestre, como hagan la evaluación, yo en esa semana puedo cumplir con determinados requisitos o indicadores, entonces eso está aquí señalado, eso es parte de la información que nos entregan, cantidad de hojas, señalando el cronograma a las diferentes operadoras de fiscalización.



Por otro lado, en el anexo No. 2, con relación a los pagos de las 47 operadoras, 42, pese a los datos que nos señalan, todas califican con categoría "A" y a todas se les da los mil dólares que corresponde por mes, todas, absolutamente todas, no hay ninguna variación, salvo dos que no se entrega este subsidio, pero el resto, todas calificarían un buen servicio a la comunidad.

Coincido con Jorge en el sentido que la evaluación tiene que ser, yo pienso que son indicadores básicos en los que están planteados. En algún rato se comentó, cuando aprobábamos esta resolución, se hablaba de la calidad, de indicadores, evaluación y construcción de una línea base para ir comparando, valorando y evaluando el sistema del transporte público, la calidad sobre todo, creo que eso no tenemos.

Insistir en que la información que nos dan, inclusive en el tema de la forma, algunas hojas de "cabeza", otras al otro lado y me parece que no se puede tratar así, sobre toda a la ciudadanía.

Coincido plenamente con lo que señalan en este artículo, es de esta fecha, señalando que no se cumplen con esos indicadores, observando terriblemente y lamentando que tengamos unos egresos de los recursos públicos en tanta cantidad sin que se mejore mínimamente el servicio de transporte público, gracias presidente.

CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN: Buenas tardes, señor presidente, señores concejales, ciudadanos que nos acompañan, señor Secretario.

Señor Secretario, usted es un hombre muy inteligente y sabe que la información que nos han presentado hoy día, no es la información que realmente necesitamos para entender a profundidad, cómo se ha implementado el mecanismo del Plan de Fortalecimiento de la Calidad, estaba revisando brevemente el CD que nos han adjuntado y, claro, es una información que no está resumida, que está presentada en bruto y por tanto no permite tener una lectura crítica del tema, ya sea crítica a favor o en contra, eso no importa, sino simplemente entender la información más claramente.

Entonces, sumándome a los comentarios de una mejora en la entrega de información, que es lo que yo considero se nos debe entregar y son temas que ya los

discutimos en la Comisión de Movilidad y que de hecho algunas de las cosas que nos presentaron en la Comisión de Movilidad no han sido presentadas el día de hoy.

Entonces vale la pena, primero, que recopilen y que coordinen con toda la información que ha sido entregada en la Comisión de Movilidad, porque además ahí está una información mucho más clara, por ejemplo, de cuáles de los parámetros del índice han sido cumplidos con más rigurosidad que otros. Ahí se ve claramente que por ejemplo el tema de ecuación para personas con discapacidad y buen trato son los dos parámetros en los cuales hay un cero avance prácticamente, bueno, en adecuaciones para discapacidad daría el avance cero.

En el tema de buen trato es principalmente donde se encuentra la mayor cantidad de falencias, de hecho, por ejemplo, nos entregaron en la Comisión de Movilidad unos cuadros con la tendencia del cumplimiento de los índices de calidad, es decir cada trimestre como iba incrementando o decreciendo el cumplimiento de los índices de calidad y a qué se debe eso. Entonces, me parece importante entrar a detallar y explicar cómo se mide cada uno de los parámetros del índice de calidad, porque aquí mismo, no sé si aquí o en la Comisión de Movilidad se ha explicado que se asignan unos porcentajes a cada uno de los índices, para que en función del porcentaje del cumplimiento de cada uno del índice, uno pueda acceder a la compensación, es decir no es un "sí", "no". No es que le evalúan al bus que tocó evaluarle esa semana de la Cooperativa correspondiente y si es que ese bus de los nueve parámetros no cumple cuatro y cinco sí cumple, no necesariamente eso implica que no va a recibir la compensación, porque cada uno de los parámetros del índice tienen un peso de un porcentaje que te permite llegar a un 100% o a un 75%, al mínimo.

Además, ese mínimo tiene que ser explicado, entonces que nos permita entender que a pesar de que hay cero avances en algunas cosas, avances más importantes en otras, ¿cómo se evalúa eso?, y por qué a pesar de esas diferencias, igual se sigue recibiendo el mecanismo de la compensación, porque claro si nos ponemos a ver, nadie ha cumplido el tema de la adecuación para personas con discapacidad que es uno de los parámetros, pero el 86% de las unidades están recibiendo la compensación y sólo el 12% de los pagos que se han hecho, de ese porcentaje que sacamos.



Entonces, no es que el 86% de todas las unidades del transporte público en Quito están funcionando a la perfección, porque tampoco podemos esperar, yo creo que eso debe quedar claro en el Concejo y creo que además todos lo tenemos claro, que no se puede esperar un cambio sustancial en dos años, cuando estamos arrastrando un modelo de gestión y una cultura que viene de décadas.

Yo creo que eso, todos lo tenemos claro, pero el Plan de Fortalecimiento a la Calidad del Servicio de Transporte Público siempre fue pensado como una oportunidad para hacer esos ajustes e ir avanzando progresivamente a brindar un mejor servicio, a tener una manera real de evaluar si es que se están cumpliendo o no los parámetros que además siempre dijimos que esos parámetros y el índice de calidad debían estar en los contratos de operación para que también sean de obligatorio cumplimiento, sino hay un tema a la compensación, pero de todas maneras tienen que ser parte de los contratos de operación y que nos permita además determinar, me parece que el concejal Albán decía eso, nos permite determinar, bueno, a los dos años, a finales de junio de 2017, que se vence el Programa de Fortalecimiento a la Calidad, al Concejo le toca tomar una decisión.

Se renueva un plan, ¿qué va a pasar con la tarifa?, esos cuarenta millones o más que en ese entonces los que se debía haber pagado, ¿cuáles son los espacios donde realmente no se aplicó el plan?, ¿por qué no se aplicó? o ¿cuáles fueron las falencias o los problemas bajo los cuales no se pudieron aplicar adecuadamente o con mayor rigurosidad los diferentes parámetros del índice de calidad?, que nos permita crear una herramienta que sea verdaderamente efectiva y que así empiece a mostrar soluciones más claras a los ciudadanos, que muchos de ellos, con justa razón, además sienten que no ha habido realmente una mejora sustancial, porque además hay una serie de cosas que vienen acompañadas de este proceso, que no sólo está en manos de los transportistas sino que está en manos de la Municipalidad y lo hemos hablado aquí, la reorganización de rutas y frecuencias de todo el sistema de transporte público, clave para evitar los correteos y la implementación de la “Caja Común” y eso es una tarea que tiene la Municipalidad, y que tiene un consultoría que está contratada y que entiendo que en mayo ya presentan los resultados.

Entonces, esa información va a ser absolutamente clave para poder realmente avanzar con mayor, no sólo rigurosidad sino eficiencia, el que se mejore la calidad

del servicio del sistema de transporte público, que sea de verdad un servicio público, donde lo que prima es la atención y el servicio a los usuarios y no simplemente el tratar de cubrir el día a día por parte de las compañías de transporte o sus réditos y ganancias que son legítimas, pero aquí estamos hablando de un servicio público y lo que debe primar justamente es la atención a los usuarios.

Entonces, eso debe ser presentado en el informe y tiene que ser un informe, es decir, yo quiero un informe con firma de responsabilidad, señores, no queremos aquí una presentación Power Point, queremos un informe con firma de responsabilidad, donde se hace un detalle de todas estas cosas que estamos pidiendo.

La otra cosa que nos tienen que entregar es, por cada trimestre, por cada una de las operadoras, ¿cuántas unidades fueron evaluadas?, ¿cuántas no fueron evaluadas?, ¿cuántas fueron pagadas?, ¿cuántas no fueron pagadas?, el detalle es enorme, pero consolidado.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: ¿Por operadora, señorita concejala?

CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN: Por operadora, exacto, porque yo no voy a decir el nombre aquí, porque no me parece pertinente en este momento, pero hay algunas operadoras que sospechosamente en cada uno de los trimestres tienen unos altos números de unidades no revisadas.

Hay otras operadoras a las que todos los trimestres le revisan a todas las unidades, hay unas variaciones en algunas operadoras, que obviamente se entiende porque no se puede alcanzar a revisar absolutamente todas las unidades, pero sí resulta complejo, por decir lo menos, de que haya ciertas operadoras que pasan todos los trimestres sin que una buena parte de sus unidades sean revisadas, entonces sí me parece importante.

El concejal Albán me parece que decía, que es clave determinar si un proceso de fiscalización ha sido desvirtuado, por circunstancias terceras y para poder determinar eso, esta información es importante porque esas son las correcciones que nosotros tenemos que hacer aquí y esa es nuestra labor como fiscalizadores. Es decir, si encontramos un espacio en el cual este Programa de Fortalecimiento ha

47

dado paso para que ciertas operadoras quieran no cumplir con los parámetros de calidad o quieran tratar de influenciar o quieran tratar de pasar por alto el cumplimiento del índice de calidad, esos son temas que nosotros tenemos que tener claro y tenemos que entender si es que en efecto el Plan de Fortalecimiento de Calidad se ha podido implementar de la manera en que fue pensado, porque siempre este plan fue pensado para evitar que los costos que el Municipio asumía por asumir, valga la redundancia, las competencias plenas en transporte, tránsito y seguridad vial, implicaba que había ahí unos recursos que los transportistas estaban recibiendo por parte de Gobierno Central y ahora que nosotros asumimos la competencia, bueno, ¿qué paso?.

Entonces, el plan siempre fue pensado a que tratemos de que no sea un subsidio y Darío tú lo decías al inicio, antes simplemente se revisaba cédula de identidad y de hecho yo recuerdo que cuando iniciamos con las evaluaciones a los transportistas y los primeros reportes que ustedes nos presentaban en la Comisión de Movilidad, habían encontrado un montón de contratos de operación que no tenían unidades y que ustedes se fueron hasta las mecánicas y los patios a buscar las unidades y ahí, por ejemplo, se empezó a cerrar un espacio de corrupción en el cual habían personas que estaban cobrando el subsidio que entregaba el Gobierno pero sin operar el servicio.

Entonces, esas cosas a través de la implementación de este plan y de las evaluaciones que se hacían, justamente se buscaba eliminar, y yo me alegro que en efecto varias de esas cosas se hicieran así. Fue una oportunidad, además, para nosotros como Municipio para tener información real sobre un montón de cosas que no teníamos, empezando por la cantidad de unidades privadas que circulaban en el Distrito y, claro, esas cosas positivas eran justamente para que el dinero que se entregue no sea un subsidio que se entrega simplemente porque es un servicio público y porque no se está trasladando el costo total al usuario y porque obviamente el Municipio debe entregar ese servicio público, somos los rectores, pero tiene que tener alguna consecuencia. El Plan de Fortalecimiento fue justo pensado en ese sentido, encontrar y tener los mecanismos para que esto no se convierta en un subsidio, sino que en efecto sea un mecanismo de presión a los transportistas para mejorar sus condiciones, la forma en que operan, implementar la "Caja Común", ese siempre fue

uno de los principales objetivos, por eso se hizo la división entre las operadoras que tenían "Caja Común" y las que no tenían "Caja Común" y aquellas que sí tenían, entregarles una compensación más alta como un mecanismo de incentivo para que en efecto avancen con todas las cosas que tienen que hacer para llegar a la implementación de la "Caja Común" y poder recibir una compensación más alta y que les permita seguir mejorando con los demás índices de calidad.

Si es que eso no se ha cumplido en realidad y si es que sólo son alrededor del 12% de unidades en dos años que no han recibido la compensación, entonces realmente hay una falencia y esa falencia no para hacer aquí relajo, ni para armar bronca, ni para hacer juego político y esas cosas, sino para entender cómo lo mejoramos en junio de 2017, que este Concejo tiene que tomar una decisión.

Independientemente de cual sea la decisión que tome el Concejo, ya sea continuar con el plan o establecer otros mecanismos, la evaluación, la fiscalización y la implementación del índice tiene que tener sus correctivos para que de ahí en adelante se implemente de la manera en que fue realmente concebido, entendiendo las falencias que se han dado, algunas propias, otras de los transportistas y otras que hay que encontrar con esta información.

La otra cosa que es importante que nos entregue Darío, y que este fue un tema que yo te pregunté en la Comisión de Movilidad, no me dejarás mentir, a mí sí me preocupa y sí me sorprende que en cuestión de un semestre, casi todas las operadoras pasaron a tener "Caja Común", yo ya lo dije esto en la Comisión de Movilidad y no tengo por qué no repetirlo el día de hoy.

Cuando empezamos este proceso con los transportistas encontramos que eran alrededor del 45% de cooperativas que no tenían implementada la "Caja Común" o que estaban en un inicio muy precario de implementación de la "Caja Común" y era un 55% de operadoras las que sí tenían una implementación avanzada, no total, avanzada, que ya permitía entender que había un compromiso serio de parte de los transportistas por la implementación de la "Caja Común" en sus cooperativas, y que ese porcentaje cambie sustancialmente a casi la totalidad de las cooperativas, teniendo "Caja Común" en sólo un semestre, realmente, a mí me sorprende porque vemos en las calles que no es cierto.



Yo, en los últimos dos meses y medio me he estado subiendo a todos los buses posibles habidos y por haber y he estado recorriendo toda la ciudad en bus y hay algunas cooperativas que en efecto se ve la implementación de la "Caja Común", muy pocas de las que a mí me han tocado en realidad, inclusive en una ocasión y esto si voy a decir la cooperativa, porque me pareció fantástico, no sé si el representante está aquí sentado. La Cooperativa Bella Vista, inclusive, tenía sus propios fiscalizadores sorpresa, que entraban a verificar si es que te habían entregado el ticket, ¿cuánto te habían cobrado?, si te habían informado, ¿hasta dónde te servía el ticket?, ¿si tenías que hacer alguna conexión?, y ¿si es que te iba a costar o no esa conexión?, que me pareció la verdad una de las mejores experiencias que he tenido con las cooperativas en estos meses que me he estado subiendo a varias rutas y a varios buses, pero en varias ocasiones no pasa, te suben por la puerta de atrás, en la mayoría de las ocasiones de hecho, subes por la puerta de atrás, entonces quien se sube por arriba, por abajo, salir corriendo, entonces realmente el ticket no te entregan nunca, es más, de hecho varias personas me dijeron, vea en esta cooperativa hace algún tiempo sí nos entregaban los tickets, ahora ya no nos entregan los tickets y el ticket en si no necesariamente demuestra que ya se haya implementado la "Caja Común", pero la percepción es esa.

Entonces, sí me parece importante que ustedes nos expliquen, no tiene que ser hoy día, pero con detalle y con información, en la Comisión de Movilidad algo nos entregaron, pero nuevamente nos entregaron una presentación Power Point, yo quiero un informe con firma de responsabilidad de los parámetros para que las operadoras hayan pasado de "Caja Común B" a "Caja Común A", como los cambios de los instructivos que aprobó la Secretaría de Movilidad bajo el mandato que le dio el Concejo Metropolitano mediante resolución que apruebe este plan, que le dice que tiene que aprobar los instructivos para la implementación del plan y del índice de calidad, cómo las diferentes resoluciones de la Secretaría de Movilidad fueron flexibilizando los parámetros para la evaluación de la "Caja Común", que permitieron y esta es mi opinión personal, que permitieron que operadoras que no necesariamente estaban listas para hacer ese salto, hayan sido consideradas como operadoras que ya tienen "Caja Común" y por tanto accediendo a mil dólares de compensación, sin que en realidad exista un proceso real.



Entonces, a mí sí me parece importante que podamos tener una película más clara sobre la evolución de las operadoras en la implementación de uno de los parámetros más importantes de este Plan de Fortalecimiento, que es la implementación de la “Caja Común” y que además si no me equivoco es el parámetro que mayor porcentaje lleva en la evaluación total de la entrega de la compensación.

Entonces, este es el parámetro clave que determina si es que recibes o no recibes la compensación y ahí es donde me parece que necesitamos mayor detalle y mayor información para entender cómo ha evolucionado la implementación de ese parámetro en función del índice y cuáles han sido los resultados reales. Tú nos hablas de que hay operadoras que ya tienen Página Web, de que hay operadoras que tienen talleres, bueno, esa información necesitamos; esa información a detalle necesitamos; es decir, qué es los que ustedes evalúan en “Caja Común” específicamente, cómo se identifican y cómo se asignan esos porcentajes y esas evaluaciones, en fin, esa información Darío y Fausto me parece que es la información a detalle que nos tienen que entregar nuevamente.

Yo quiero ser muy clara y muy enfática en esto, no se trata de venir aquí, ni a decir y yo creo que tú en esto fuiste muy sincero al inicio Darío, yo reconozco y me parece necesario hacer ese sinceramiento, no se trata de decir que el plan ha funcionado perfectamente, ni venir a decir que somos el ejemplo en la implementación de subsidios y compensaciones en el país, porque no es cierto y el objetivo de mis críticas aquí y del pedido de información que hago es justamente poder tener todos los elementos que nos permiten tomar las mejores decisiones para los quiteños.

Yo siempre pensé que en el momento en que se suscribió, en que el Concejo firmó esa Resolución que además fue muy difícil porque pasó con las justas, me parece que todos los concejales de “País” votaron en contra, con muchas razones y con muchos motivos absolutamente legítimos y que ahora en la implementación del plan encontramos las falencias y encontramos la cosas buenas.

Siempre el plan tenía esta intención de lograr encontrar los mecanismos para que en efecto el servicio de transporte público sea un servicio público y que el modelo de gestión bajo el que se maneja empiece a cambiar, porque en realidad si no cambiamos eso, no vamos a cambiar absolutamente nada.



Se podrá subir la tarifa, por ejemplo, igual si es que no se establece un modelo de gestión claro, no va a cambiar absolutamente nada y entonces si ya la implementación del plan y los recursos que se han gastado no fueron suficientes, este es el momento de tomar rectificaciones y este es el momento de corregir y tomar esto como una oportunidad para realmente ajustar los parámetros, para ajustar las tuercas a los señores transportistas y que realmente podamos mostrar cambios, porque yo sé Darío que tú sabes y yo sé que los transportistas saben, que están aquí, que sí hay como, y que no es un tema político, pues si es un tema político, pero que no es un tema sólo político y que no es un tema de que ¡cuidado! hay que enfrentarse a un gremio que es complejo, no, sí hay como.

Yo creo que este Concejo debe y tiene la voluntad política de modificar eso y de realmente encontrar la manera de que esto sea un verdadero servicio público, a pesar de que es operado por terceros y por privados y entonces a mí me parece que ese es el enfoque que nosotros debemos tener hacia junio del 2017, cuando tengamos que sentarnos aquí nuevamente para evaluar ya con toda la información, ¿qué vamos a hacer con esa Resolución?, ¿cómo la vamos a seguir implementando a futuro? y realmente dónde tenemos que ajustar tuercas, gracias.

CONCEJAL SR. PATRICIO ÁLVAREZ: Gracias señor Alcalde, señores concejales, público en general. A mí en lo personal me da mucho gusto ver un informe en el que se detalla todo lo que ha pasado durante todos estos meses, estos trimestres, con la implementación del tema del transporte público en nuestra ciudad, que de por sí, cuando inicio todo este proceso por cierto que se encontró en un momento de conflicto, porque el transporte antes no tenía tampoco mayores regulaciones, trabajaban más bien a manera de sacar su día a día y ese era el esfuerzo nada más de seguir adelante, pero luego con el esfuerzo de estos meses, en lo personal yo creo que todo el trabajo que viene realizando el Municipio está bien avanzado, es el inicio, tampoco podemos pedir que seamos exactos en todo lo que se pueda hacer, pero también para la evaluación y cuando han dicho acá una evaluación integral, me parece que es importante que en estos informes se agreguen lo que piensa la ciudadanía también, lo que está pasando en el día a día, lo que el ciudadano común de la calle siente con respecto de estos informes, porque uno puede decir muy bien ya los señores operadores, los señores transportistas ya están basándose en

reglamentaciones, estamos basándonos en un trabajo conjunto, pero el ciudadano normal, el ciudadano que nos subimos a los buses, porque lo que ha dicho acá el concejal Albán también es cierto, es decir en definitiva muchos de los que estamos acá utilizamos vehículos personales y no vemos el día a día de lo que está pasando, cómo se siente el usuario normal.

Cuando venimos conduciendo, por ejemplo, yo quiero aquí más bien basarme en lo que pasa en el día a día, en lo cotidiano del día a día y que yo no veo aquí en el informe señor Secretario, por eso más bien mi recomendación va a ser específica, más bien en el tema del ciudadano, cuando alguien viene conduciendo y encuentra un bus que echa muchísimo humo, ese bus es calificado también nuevamente o solamente nos basamos en lo que el informe normal cuando pasó el tema mecánico, es lo que vale. Si un ciudadano ve eso o por ejemplo un ciudadano es maltratado en un bus, no le dan el vuelto exacto o el ciudadano no es atendido de la mejor manera en un transporte, a ¿dónde el ciudadano normalmente puede llamar?, a ¿dónde puede acudir para decir tal o cual vehículo de transporte público me agredió de esta manera? o por último hasta para decir este transporte estuvo de primera y me atendió.

Es decir, a ¿dónde puede el ciudadano normal acudir?, porque yo en lo personal, aquí al menos en este informe no hay un informe detallado de lo que pasa con el ciudadano, a ¿dónde puede acudir?, a ¿dónde puede llegar?, ¿qué es lo que puede hacer para hacer cualquier tipo de denuncia?, pero que la evaluación, escucho acá, ustedes saben que yo no vengo muy comúnmente acá al Concejo, pero en la vida cotidiana para mí, en dos años se cumple un primer tramo de evaluación.

El ciudadano también va a juzgar a fuera las decisiones que se tomen en este Concejo y si en dos años se vuelve a renovar al transporte normal, tendrá que ser también con las opiniones del ciudadano común, el que se siente maltratado muchas veces o el ciudadano que dice no o sí recibí un buen trato y creo que en todo caso hay un esfuerzo por lo menos de los transportistas para seguir adelante.

Otro tema que también se encuentra ya del lado del tema de los señores transportistas. Cuando me subí en un transporte San Francisco, yo vivo en el sur de la ciudad, en el sector de Chillogallo, me subí en una Unidad San Francisco y un

señor amigo personal me dijo vea yo no cobro ya tres meses este subsidio del vehículo, porque simplemente cada vez que viene el señor fiscalizador me encuentra sin la camisa que dice la cooperativa, no sé cómo funcione ese tema, pero le calificaron que no tenía la camisa del transportista y que simplemente eso era parte de los que juzgan para que no les pague su porcentaje o su valor.

Estoy dando datos nada más de lo que he podido vivir, no creo que eso sea una constante, sin embargo, el ciudadano y los ciudadanos normales de la ciudad de Quito también tienen que aparecer en estas evaluaciones, tienen que aparecer los informes de lo que ustedes pudieron haber recibido como denuncias.

En estos dos años no sé si hubieron denuncias o no, ¿cuántas fueron?, ¿cuáles fueron las mayores denuncias?, ¿qué dijeron?, maltrato, buen trato, no nos paran en las paradas normales, no nos han atendido con el mejor de los servicios, lo que decía Danielita acá, no me dieron el boleto, entramos por la puerta de atrás, simplemente no hay registro de esos recursos.

A mí me parece entonces, finalmente, señor Alcalde, concejales, que para ser ya al final de los dos años una evaluación integral, no se olvide este Concejo de adjuntar lo dicho por la ciudadanía, las quejas, las cosas que hayan llegado a manera de denuncias para también saber a qué atenerse, porque no es no más de decidir, de operar dos años más así, sin hacer las mejoras necesarias, señor Alcalde.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Gracias, señor Alcalde, miembros del Concejo. Cuando se creó este mecanismo de compensación, creo que no se lo creó bajo un concepto de que era una herramienta de represión, sino se buscaba un cambio cultural en el usuario, en los prestadores de servicios y en la autoridad y creo que en esa dirección hemos ido caminando, obviamente no se puede esperar llegar al paraíso terrenal en materia de transporte público en dos años, cuando se acarrea todo un bagaje de errores, de deficiencias institucionales, culturales, sociales, de diferente orden, pero se ha hecho un esfuerzo inmenso para poder avanzar en esa dirección.

La "Caja Común" no surge con la aprobación de esta Resolución No. 057, en febrero de 2015, es mi segundo período y consideramos, compañeros concejales, que igualmente están en su segundo periodo, que se hizo un esfuerzo inmenso para

avanzar en cuanto a estructurar una “Caja Común” que en primera instancia era de orden manual, entrega de boletos para llegar a dar respuesta tecnológica.

Yo considero que la respuesta tecnológica que debe darse en materia de transporte, tanto en regulación, como control, es fundamental y ahí tenemos un pasivo señor Alcalde, fundamental, el tratamiento de la Ordenanza de Sistemas Inteligentes de Transporte Público para segundo debate, creo que es obligación de este Concejo, pérdidas negras, índices de accidentabilidad que pueden dispararse, de siniestros, desmejora de la calidad de servicio puede darse, si no abordamos de manera integral el tema de sistemas inteligentes de transporte público, una es la “Caja Común”, otra es el sistema integrado, pensaremos luego y eso es lo que deberemos cuidar para no repetir una serie de errores de años pasados.

Ahí tal vez explica el hecho de que las operadoras estaban calificadas, 26 tipo “A” al inicio, terminan siendo pues luego 45 y solamente quedan dos en la tipología de tipo “B”. Hay una mejora porque ya hubo un antecedente de esfuerzos en las operadoras y en la autoridad de ir avanzando en este gran reto, que implica la mitad de la compensación prácticamente que es la “Caja Común”.

“Caja Común” que garantiza también la reducción de índices de accidentabilidad, de siniestralidad, los rebasamientos, los aguantes, producto de la ausencia de “Caja Común” y de una cultura de respeto a la ciudadanía, se van reduciendo, si vamos dando respuesta tecnológica y es rescatable en estos dos años que realmente podamos hablar de que hay 45 operadoras con tipo “A” y apenas dos operadoras con tipo “B”.

El manejo técnico de los costos para que no nos lleve a futuro a una puja permanente de revisión de tarifas, cuando las operadoras haciendo un mejor manejo de la estructura de costos pueden realmente tener mejores ingresos operacionales, llevarles a eso a través de esta normativa aprobada en este Concejo, creo que es un logro fundamental, el no descuidar el recurso humano de las operadoras, nadie te lo tomaba en cuenta, el 100% de la planta administrativa hoy por hoy está afiliado y un 65% de los operadores están también afiliados. Ha sido una preocupación de orden social, que también tiene una connotación en materia de seguridad ciudadana y de reducción de los índices de accidentabilidad, insisto, mejora de la infraestructura de



las operadoras, que ya las operadoras tengan el 43% de estas operadoras, sus talleres propios que manejen mejor el tema de mantenimiento y que el 57% de éstas estén con talleres calificados, creo que dice de la aplicación de una normativa que ha sido adecuada y esto se refleja el hecho de que 2.171 unidades están aprobando la revisión técnica vehicular, es decir eso no es invento de nadie, estamos llevando a las operadoras y las operadoras están conduciendo y los operadores, los prestadores de servicios hacia mejores niveles de calidad, responsabilidad social, fundamental. Creo que esto es bueno entender, los recursos tecnológicos, que la ciudadanía pueda acceder a la Página Web y encuentre ahí los índices operacionales, rutas, frecuencias de cada operadora, normalmente era internet nada más, señor Secretariado, ¿verdad?. Ya que den el salto tecnológico, también es un logro fundamental, el manejo adecuado del recaudo.

Habrán casos, yo coincidido con los compañeros concejales que han dicho que todavía hay casos que se va del cobro del ticket, algún controlador no entrega el ticket, pero yo creo que ya vamos avanzando adecuadamente en un manejo mucho más técnico de los que es realmente el recaudo fundamental y felicito también el hecho de que el recurso tecnológico no se deje de lado y hoy los puntos de control y demás, sean realmente un elemento que está concomitante con el gran desafío que tienen este Concejo de mejorar la calidad de servicio de transporte público y a futuro el transporte comercial y por cuenta propia, fundamental, la señalética que se ha planteado en 671 paradas, señor Secretario, señalética horizontal y vertical.

Los índices de accidentabilidad, por no existir esta señalética, en cuanto a pasajeros que se caen en el momento de abandonar el vehículo o el subir eran altos y en gran medida esto también se va coadyuvando, de ahí que el pedido de que la evaluación, la metodología o la profundidad con la que se vaya a abordar en un próximo debate, rescate estos elementos, señor Secretario, fundamentales, que son logros.

La reducción de los siniestro en un 27% y el número de heridos en un 35%, creo que nos hace pensar que tenemos aquí elementos que hemos aprobado, que están coadyuvando a un mejor bienestar de la ciudadanía, esto es fundamental entenderlo de esta manera.

Yo, igualmente, en la Comisión que presido, en la Comisión de Movilidad, habíamos hablado de que los pesos en cuanto al pago de la compensación, 2% se reconoce dentro del global de mil dólares, el hecho de que se adecuen las unidades para usuarios de movilidad reducida, manifestamos eso.

Creo que si es que el Concejo resuelve dos años más este mecanismo de compensación, esta tabla, sí creo que tiene que reajustarse en cuanto a dar mayor peso, en cuanto al pago y no sea el 2% para la población de movilidad reducida que puede ser significativamente menor, pero creo que merece nuestra atención.

Yo rescato el hecho de que se un 21% en tipo "A" y 47% en tipo "B" el hecho de la atención al cliente, la atención al usuario, de pronto aquí también tenemos que ir avanzando y si ya logramos a futuro respuesta tecnológica, "Caja Común", se ha superado este gran peso que tenemos el 55% en tipo "A" y 7% en tipo "B", debería volcarse a lo que es el usuario, calidad de servicio, atención al cliente, información al usuario en las unidades y sobre todo la población de movilidad reducida que es un gran reto que hoy por hoy lo constituye un pasivo, eso nada más.

Creo que el Concejo debe plantearse el gran desafío luego de que tenga toda la información. Coincido con los compañeros que están exigiendo esto y los informes con la metodología que se ha pedido, debatir si en realidad es pertinente, continuar con la aplicación de este mecanismo de compensación, que es positivo, sobre todo dada la coyuntura económica que vivimos, creo que el destinar veinte millones que de pronto deben ser destinados a equipamiento urbano, desarrollo de los barrios que van siendo aprobados y legalizados y que deben incorporarse al desarrollo de la macro centralidad o del hipercentro, creo que también es un reto fundamental, por ahí debemos también comenzar a meditar, señor Alcalde, muchísimas gracias.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Cuando se hace una evaluación de una política como esta que estamos abocados en este momento, me parece que hay dos enfoques: el uno, es ver si se ha cumplido lo que se dijo que se iba a hacer, es decir un poco intrínsecamente verificar que la entidad responsable ha organizado su trabajo en términos de atender formalmente los requerimientos. Yo creo que ésta es una parte que hay que hacerlo y eso yo creo que tiene que ser debidamente sustentado y tiene



que estar la información oportuna, pertinentemente entregada de una manera sistemática que permita comprenderla.

Yo, entonces en eso respaldo los criterios que han señalado los compañeros, pero más bien quisiera sentarme en el otro lado del tema y es verificar que después de casi cincuenta y cinco millones de dólares, que es lo que va a costar este plan, el transporte público ha mejorado o no, este creo que es el eje que al menos a mí me interesa sobre manera.

Cuando se discutió originalmente esta propuesta de la Administración, algunos concejales, entre ellos, mi persona, señalamos que nos parecía que lamentablemente no había sido concebido en esta dinámica, lo hicimos convencidos de que el mejoramiento del transporte público no pasa por centrarse en el tema de unidad por unidad, sino que pasa por verificar desde una lógica sistémica el rol que cada una de las operadoras en conjunto cumplen en términos de satisfacer la expectativa de calidad del servicio. Quiero aclarar, no es que si todos los buses cumplen con ciertos parámetros, el servicio va a mejorar o quizás va a mejorar en algún nivel, es si el conjunto del sistema atiende objetivos que sean comunes e integrales. Si todos los buses están limpios, eso es mejor, y si todos los conductores tienen camisa con el logo de la empresa, se reconoce que eso está bien, quizás, y si están afiliados al IESS sin duda, pero el hecho es que en conjunto se estén señalando objetivos para que el sistema de transporte público funcione mejor.

Esto quiere decir que el usuario verifique que la confianza en que si se dice que hay transporte público de cinco de la mañana a diez de la noche, va a existir, de que si en las "horas pico" uno tiene que esperar tres o cuatro minutos para que venga el siguiente bus, eso va a ocurrir, de que si sabe que para irse de aquí, del Centro a la casa en la "Y" se demora veinticinco minutos en hora valle y treinta y cinco minutos en hora pico, eso va a ocurrir. Éstos me parece a mí que son los indicadores que debían haberse incorporado en esta propuesta y que lamentablemente no se hicieron privilegiando el cumplimiento individual de un esquema, eso mejora sin duda, sensiblemente no es un aporte, porque deja de lado la responsabilidad organizacional, tanto de la autoridad, como del prestador del servicio en términos de cumplir estos indicadores. Creo que este es el elemento central que nos debería

llevar a reflexión y por tanto en esta balanza valorar los avances realizados y las correcciones que eventualmente tengan que hacerse luego de cumplido este plazo.

Cuando se dice que, y esta es la preocupación a veces que da esta información de promedios y esta información global, por ejemplo, que el 12.75% de los pagos no han sido realizados, nos dice está bien, el 87.25% es correcto.

En que se traduce la cotidianidad, que si es que hay una operadora que tiene una flota de 40 buses para explotar una ruta, el 12.75% de eso quiere decir que no hay cinco buces y por tanto que en la hora pico, que tienen que disparar los buses, por ejemplo cada tres minutos, para que el pasajero confortablemente o en lo que se entiende conforme en la hora pico, pueda treparse, seguramente tiene que espaciarse ese servicio, en vez de tres a cinco minutos y es ahí cuando empiezan a verificarse los temas que no están siendo atendidos.

Cuando se traduce del promedio global que aquí se muestra, que seguramente lo que pretende, y eso voy a coincidir con Jorge, justificar que la Secretaría o la Agencia han hecho su parte, no se traduce eso en que necesariamente el usuario percibe de que el servicio haya mejorado y ésta me parece una deficiencia de origen en el planteamiento, que es lo que motivó nuestro voto en contra y lo razonamos de esta manera y lamentablemente en ese momento no se consideró estos aportes, ojalá en una revisión posterior se incorpore, de tal manera que los que estamos aquí seamos responsables de autorizar un gasto tan importante como estos cincuenta y cinco millones de dólares, para que al final de cuentas la ciudadanía disponga de un servicio público de mejor calidad, que creo que es el objetivo.

Me parece, entonces, que hay que organizar la discusión así y en esto me parece que una parte importante, ya lo dijo el concejal Álvarez, y en eso yo suscribo al 100% un elemento básico que debería sernos entregado, es la opinión del usuario, porque ese es el sentido del esfuerzo, porque si no es como el cacho ese, de un almacén de zapatos que uno entra y dice: me vende un par de zapatos negros o cafés; negros, por esta puerta; mocasines o con cordones; mocasines, por esta puerta; de charol o de napa, de charol, por esta puerta, y a la tercera uno se va afuera y dice: pero no me dieron los zapatos, pero qué organización que tenemos y eso nos sirve.



Entonces, si es que al usuario no le preguntamos y no incorporamos en el diseño de la política pública, el interés, porque aquí cada uno de nosotros puede ser usuario de repente del bus, pero hay un 70% de quiteños que cogen el bus todos los días y no tienen otra alternativa y, por tanto, incorporar ese background, esa opinión, ese punto de vista es fundamental, porque eso nos obliga a virar el eje del tema, no en función de que el bus esté limpio, sino de que los objetivos más altos, en donde la limpieza y el buen trato, sin duda, son elementos importantes y tienen que ser incorporados.

Yo quisiera señalar, además, que aquí hay temas pendientes porque esta visión sistémica implica el tener una orientación estratégica y esa orientación estratégica, implica reconocer que un problema complejo como éste, no puede ser resuelto de manera aislada o con una sola herramienta, tiene que ser en función de un conjunto sistemáticamente planificado de ir cumpliendo y ahí hay pendientes graves que tiene la Municipalidad y voy a señalar dos: el uno, ya ha sido mencionado.

El tema de la incorporación tecnológica respecto a los sistemas de recaudo. Este tema está pendiente desde inicios del año, de inicios de la Administración, ¿por qué? y esto hemos conversado el día de ayer con el Secretario de Movilidad, se encontró con una propuesta que estaba en marcha y que tenía un primer momento en la construcción del Metro y que por las decisiones de la Administración, se separó eso del contrato, pero se dejó el tema latente, porque no es que como no está en el contrato del Metro, no hay que hacerlo, es un hecho fundamental, no sólo para el Metro sino para el conjunto del sistema y eso está atrasado.

Entiendo que en la Comisión de Movilidad se han hecho avances en esta dirección, pero estamos en marzo de 2017 y todavía no se concreta este asunto, se sigue en el diseño y habrá que discutirlo, conforme lo señala el concejal Sánchez en el segundo debate y podemos tener oportunidad de aportar en este sentido, pero ese es un pendiente.

Una vez que la operadoras han hecho el esfuerzo de organizarse en función de la "Caja Común", el siguiente paso sin duda era el tema de incorporar una ayuda tecnológica que haga que se verifique y que se profundice este modelo de organización; y, lo segundo que está pendiente y quiero nuevamente, porque esto ya

ha sido recurrente, es los nuevos contratos de operación. Los contratos actuales están prorrogados en su vigencia, se tiene y se dispone de un modelo de organización contractual, que permite que efectivamente se dé ese cambio cualitativamente indispensable, que es cambiar del bus a la operadora, de la visión de la unidad en sí, a una visión del sistema en su conjunto, el contrato tiene que aportar en esa dirección.

Yo solamente voy a poner un ejemplo: la compañía que desde el inicio fue calificada en la categoría "A", es decir que iba a cobrar mil dólares, ¿qué incentivo tiene para mejorar?. El segundo mes va a cobrar los mismos mil, el tercero igual y el mes veinticinco igual, quizás para el que esté en la categoría "B", el más atrasadito, sí tiene un incentivo, porque cobraba cuatrocientos cincuenta y ahora puede cobrar mil, pero llegó a los mil y por tanto hay que diseñar un sistema que incentive el mejor desempeño de las operadoras y por ejemplo la fórmula como está ahí planteada, no contribuye en esa dirección porque es un sistema rígido de ponderación de los distintos parámetros y es un sistema que no tiene ninguna diferencia entre sacar el 100% o el 75%, no le motiva a la operadora a ser mejor, saben que con el 75%, que implica el menor esfuerzo va a ser lo mismo, va a recibir los mil cada uno de los buses, para qué va a sacar 76% y en los contratos, por ejemplo está diseñado, en el que dejamos en manos de la Administración, está diseñado un mecanismo de mejoramiento continuo, que permite que las operadoras sanamente compitan entre ellas en un círculo virtuoso, de tal manera de que existan premios e incentivos económicos, para que cada vez las propias operadoras, es decir, insisto, desde una lógica virtuosa, no impuesta desde la Administración, sino construida desde el operador, tengan cada vez una lógica de mejorar, porque aquí en el tema del transporte público y esto se ha dicho siempre, hay consideraciones técnicas bien complejas, hay sin duda situaciones económicas que constriñen la posibilidad, pero hay fundamentalmente un hecho político y cultural que es el que debemos dar ese salto cualitativo.

Este modelo de compensación como está planteado, lamentablemente contribuye muy poquito en ese salto cualitativo y hay que ser audaces, reflexivos, técnicos, pero audaces en términos de incorporar a los transportistas, no en la disputa periódica de la subida del pasaje, sino a los transportistas en una lógica de entender que ellos han



sido concesionados con un beneficio, que es ganar legítima y honradamente su sustento sobre un derecho de la ciudadanía, que es disponer de un sistema de transporte público de buena calidad y por tanto la bronca de los transportistas no debe ser que le suban la tarifa; la bronca debería ser cómo brindar un mejor servicio al usuario, que es un ciudadano, no es un cliente; es un ciudadano con derechos, no es un cliente y por tanto en eso me parece que el esfuerzo de la Municipalidad, están señalados algunos temas, es penoso que no se haya avanzado en esa dirección, seguramente nos van a dar los argumentos por los que no se ha hecho, alguno de ellos, seguramente, será que es culpa mía porque en los cinco años no hice nada, puede ser, lo acepto, porque eso van a decir, obvio, pero más allá de eso, aquí hemos invertido cincuenta y cinco millones de dólares y eso debería darnos a todos la certeza de que las cosas están mejor y el sentimiento es que, no mucho, y frente a ello es de necios insistir en el mismo esquema.

Hay que proponer una cuestión distinta y eso distinta para mí, resumo y con eso termino, es modificar este esquema de compensación, pasando de la unidad a la operadora y de la visión de la ruta, la visión del sistema, esto es básico, yo no reniego el que se gaste la plata en eso, reniego que no se gaste con beneficio de inventario que es diferente.

Lo segundo, me parece que es fundamental tomar con la urgencia que amerita, el tema tecnológico. Estamos en la segunda mitad de esta Administración municipal, si no empezamos, lamentablemente ahora, no vamos a alcanzar a llegar porque la implementación de los sistemas tecnológicos es complejo y estamos lamentablemente perdiendo el tiempo; y, lo tercero, creo que es ineludible que discutamos y resolvamos sobre los nuevos contratos de operación. Sin esos nuevos contratos de operación, donde esté clarito establecido, no sólo los derechos que tiene el transportista, que por supuesto hay que atenderlos, pero fundamentalmente los derechos que tiene el ciudadano de tener un servicio de mejorar calidad.

El transporte público no es entre la autoridad y el brindador del servicio, en principio es desde el ciudadano, desde el usuario, desde una persona que tiene el derecho a que le traten bien o lo mejor posible, al menos, y eso creo que debe estar puesto en blanco y negro con reglas de juego claritas y con mecanismos novedosos, en donde los compañeros transportistas se sumen a una lógica transparente y clara

de entender que su derecho a trabajar tiene la contraparte, que es el derecho al usuario de que le traten bien y eso lamentablemente todavía no logramos considerar.

Así es que yo espero, en definitiva, que ojalá para la revisión que tenemos que hacer en julio, supongo, una vez que acabe la implementación de este plan y podamos contar al menos con estos elementos, que nos permitan como concejales poder aportar en esta dirección y ojalá en esta ocasión la Administración municipal tenga la sensibilidad de no descartar lo que se le está planteando, porque le alcanza con los votos que tienen y no plantean eso, si no de entender que en un debate democrático es en donde podríamos construir una propuesta de mejor calidad para beneficio de quienes nos han elegido.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Gracias, señor concejal. Señor concejal Luis Aguilar, por favor.

CONCEJAL LCDO. LUIS AGUILAR: Gracias, buenas tardes nuevamente. Empezaré igual que lo que dije en el tema del manejo de residuos sólidos, es decir lo que se busca y creo que lo que tenemos que pelear y trabajar fuerte, desde el Concejo, desde las ciudades, en el cambio cultural, definitivamente creo que eso es vital. Para ese cambio cultural, sin duda es importante la información, es importante los datos, es importante todos los procesos, pero fundamentalmente son importantes los compromisos y esos compromisos tienen que ser sin duda desde la institución que tiene la competencia, sin duda desde quienes hacen y en eso Carlos ya lo dijo claramente, el servicio que es su derecho a trabajar, pero también desde la gente que tiene el derecho a ser bien servida.

Entonces, si hacemos esa trilogía, sin duda, creo que vamos a trabajar bien, pero ese es un compromiso que se lo tiene que asumir y en ese marco, por ejemplo el tema de la evaluación, yo creo que hay que sacarnos ya de la cabeza de que la evaluación es una persecución, para nada, la evaluación es un mecanismo que nos tiene que llevar siempre a mejorar y es necesario.

La evaluación tiene que darnos mecanismo de crítica, pero también de autocrítica, para encontrar dónde están las problemáticas y por eso creo que la recomendación al señor Secretario de Movilidad, es pensar en una evaluación con el rigor metodológico correspondiente, donde tiene que haber cruces de variables ya lo



dijeron varios compañeros concejales, ¿cuál es la opinión de la Institución?, ¿cuál es la opinión de los propietarios?, de los choferes, de las personas que trabajan en los buses, ¿cuál es la opinión del usuario?, y esas variables hay que cruzarlas para saber realmente dónde está el meollo del problema.

Yo revisaba algunos datos así rápidamente, sin duda creo que es bueno también que la información llegue con mucha más agilidad, revisaba rápidamente en uno de estos datos donde se dice, el tema de los pagos no realizados y sí me llama la atención, es alto el tema del 24.27% de incumplimiento de la calidad del servicio, que por eso no les pagan, entiendo, y también es alto el tema de no presentarse por ejemplo a las revisiones vehiculares, el 23.92%, y también se vería como alto, pero todavía existe el tema de los certificados de la “Caja Común”, el 3.11%, eso nos suma más del 50%, entonces uno que mira ahí y dice, es decir hay un desinterés, hay falta de interés, ni siquiera para recibir la compensación de parte de los señores propietarios de las unidades y entonces creo que ese tiene que ser un cambio cultural, inclusive porque van a recibir un recurso económico para el beneficio de sus familias, para el trabajo, creo que hay que cumplir con esas cosas.

También creo que es bueno decir que, no creo que necesariamente sólo la compensación haya bajado los accidentes y ese tipo de cosas, qué bueno si eso ha sido, seguramente es un elemento más, pero yo creo que hay que ponerle en el escenario que hay otros elementos como la propia Ley de Tránsito, que también es fuerte y algunos otros elementos más y ojalá podamos sacar también algunos elementos cualitativos en cuanto al comportamiento de los peatones, de los ciudadanos, de los compañeros del volante, ojalá podamos sacar algunos elementos más, por eso digo me parece que la evaluación tiene que tener un mayor rigor metodológico.

Creo también que es importante en ese proceso de evaluación de análisis, de recibir información, generar algunos espacios mucho más alternativos que a veces les tenemos miedo, hay que volver de alguna manera a esos procesos de educación popular, donde nos encontremos con los estudiantes de las universidades, donde nos encontremos con los niños, con los estudiantes de los colegios, con las personas adultas mayores, con las mujeres y recibamos de intercambio sus pensamientos, sus opiniones y también nosotros les demos, creo que eso nos va a ayudar mucho.

Creo que también estos datos, si son un poco más fuertes y lo poco que he revisado, miro por ejemplo, éste que les acabé de citar, creo que también tenemos que analizar desde el interior de la institucionalidad, ¿qué hemos hecho para que eso cambie?, ¿qué hemos hecho para que por ejemplo la “Caja Común” llegue al 100%?, ¿qué hemos hecho por ejemplo para que el servicio vaya mejorando?. ¿Hemos impulsado tal vez algún programa de formación o al menos de capacitación?. Sería importante pensar en eso, pero además ¿qué tan exitoso está siendo ese programa?, probablemente necesitamos algunas cuestiones alternativas en esos programas, por qué no pensar esas capacitaciones con el manejo por ejemplo de cuestiones lúdicas, de cuestiones de arte, de transmisión de experiencias, la cultura aquí juega un papel vital, porque como nosotros actuamos es una transmisión generacional de principios y valores, entonces me parece que es vital mirarlos desde un punto de vista antropológico y sociológico, ¿por qué están pasando estas cuestiones?.

Por lo tanto, me parece que es vital, insisto, y un poco la sugerencia al señor Secretario de Movilidad, es la posibilidad de no quedarnos solamente en algunos números de decir esto se pagó, esto no se pagó, por esto no se pagó, sino que creo que es bueno desde la evaluación, desde el análisis, plantear algunas recomendaciones que creo yo que sí se pueden llevar a la práctica y que no necesariamente tiene que ser por una cuestión de compensación, tiene que ser una actitud permanente cultural de que yo soy parte de esta ciudad y que yo tengo que trabajar de esa manera; y, la segunda parte es muy concreta, es una pregunta, señor Secretario, no sé quién me la pueda responder, yo he podido mirar que desde el lado rural, desde el lado del sistema de transporte intracantonal, ha habido como dos paralizaciones, tal vez no es el momento de tratarlo, pero habrá que ir pensando, ¿qué va a pasar con eso?, ¿cómo se lo va a tratar?, si hay alguna idea de eso, porque de alguna manera se podría ver que sólo se ha tratado lo urbano.

Hay un pago hacia las unidades que trabajan en la parte urbana y ¿qué pasa con la parte rural?, tal cual lo dijimos en el punto del tratamiento de los residuos sólidos, yo creo que no hay que perder la integralidad del Distrito Metropolitano de Quito, gracias.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Gracias señor concejal, el señor concejal Sergio Garnica, por favor.



Sale de la sala de sesiones la concejala Sra. Silvia Díaz, a las 13h37 (13 concejales).

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias, compañero Presidente, compañeras, compañeros, público presente.

Yo creo que en primera instancia coincidimos todos en que sí ha habido varios cambios dentro de este Plan de Fortalecimiento de la Calidad de Servicio de Transporte Público Intracantonal Urbano dentro del Distrito Metropolitano.

Hemos mencionado y estos temas hay que reconocer en honor a la verdad, hemos revisado en varias ocasiones dentro de la Comisión de Movilidad, no sólo porque es un tema dentro de nuestras competencias y responsabilidades, sino que siempre es importante resaltar el hecho, que si se participa activamente dentro de la misma y veo que ahora coincidimos con varios aspectos, yo creo que es justo reconocer lo que hasta el momento se ha venido logrando, hay que mencionar que esto es un tema de corresponsabilidad, en donde está, obviamente, la autoridad municipal, están los operadores de transporte y por sobre todo, están los usuarios, que es nuestro fin último y nuestro fin fundamental de mejorar la calidad de servicio a los usuarios.

Lo que en la Comisión de Movilidad se ha tratado, hay varios aspectos que me parece muy importante resaltar y que me imagino el señor Secretario lo hará con mayor fundamento frente a las inquietudes de los señores concejales, por ejemplo en la Comisión sí se ha pedido y la Secretaría de Movilidad está trabajando precisamente en buscar una modificación a los parámetros de calificación, recuerde usted señor Secretario cuando analizábamos en la Comisión sobre los ítems, en donde uno de ellos, a mí particularmente me llamó la atención sobre el aseo o la limpieza del autobús, son temas que ya a estas alturas deben ser totalmente superados y concentrarnos en mejorar la calificación de este tipo de parámetros para poder obtener los beneficios dentro del pago que se tiene que realizar a cada una de las unidades.

Hubo un tema que hemos tratado en la Comisión y que con seguridad muy pronto vendrá para el análisis y sobre todo para hacer esta evaluación, es que hoy por hoy de conformidad con lo que está establecido en la Resolución, los valores mínimos establecidos para cobrar, empezamos con el 65%, luego el 70%, luego el 75% y

nosotros hemos pedido y está en estudio en la Secretaría de Movilidad, que se incremente estos porcentajes de valores mínimos para poder acceder a este cobro, nosotros nos hacíamos la pregunta que vaya igual subiendo al 80, 85, 90, hasta llegar al 100% y de esa manera, tal como decía el concejal Páez, evitamos que las personas lleguen a un conformismo y se genere una situación de desinterés por ir mejorando día a día lo que es el mejoramiento de la calidad.

En lo que tiene que ver con la fiscalización en ruta, que es lo que se nos ha presentado el día de hoy, en donde se establece los índices de calidad de servicio, dentro de la corresponsabilidad también que hay de la Municipalidad, yo pienso que hay que dar mayor apoyo a la Secretaría de Movilidad, a través de las empresas públicas que tienen a su cargo, por ejemplo, la EPMMOP, la construcción para exigir el cumplimiento de las paradas, para que los usuarios utilicen las paradas y para que los operadores también hagan un buen uso de las paradas.

Una de las quejas que hemos visto y también que se reflejan en los parámetros de calificación es que, claro, por un lado exigimos que utilicen las paradas los operadores, pero si no existen paradas, ¿cómo exigimos aquello?, entonces si hay que hacer autocrítica también en ese sentido para dar valor y precisamente para dar fuerza en este tema y exigir a quienes corresponda, como en el caso de la creación o la construcción de las paradas, a la EPMMOP que haga su trabajo, eso lo hemos pedido inclusive por escrito y sí sería importante resaltar y en este momento que quede obviamente en actas para poder hacer una evaluación en ese sentido.

Hay que mencionar que dentro de los parámetros de calificación sí se han evidenciado resultados, a mí me parece muy importante el hecho de que ha habido una reducción sustancial en el tema de siniestros y qué bueno que no se haya reflejado en este año sobre todo en víctimas mortales frente a este tipo de situaciones, esto obviamente está dentro de los logros por la implementación del Plan de Fortalecimiento, como es que las operadoras obtengan información sobre los rendimientos de los índices o de los ítems, más costos, como es el diesel, neumáticos y en el tema de los buses.

Mucho se habla también sobre cómo está la parte mecánica de las unidades. Yo creo que sí es importante poner sobre el debate, y al menos dejar sentado por parte del



Concejo Metropolitano de Quito, que sí es necesario informar a la ciudadanía de cuáles son las condiciones mecánicas en las que puede funcionar u operar un motor con la calidad de diesel que tenemos, esto es muy importante señalar.

Lo óptimo sería que tengamos sistemas "euro 5" u otros, podemos alcanzar en este momento, dos, tres, euro dos o tres, que evita en algo la contaminación, pero sí es necesario también que no solamente generemos este tipo de observaciones o de criterios de reflexión a las operadoras exclusivamente, sino como decía dentro de la corresponsabilidad como autoridad.

En este punto hay una corresponsabilidad también de la Autoridad Nacional, en lo que tiene que ver con la calidad de diesel que nos está expendiendo dentro de la ciudad.

Yo creo que también es injusto desconocer los esfuerzos que han realizado las operadoras, hay mucho por hacer, se ha avanzado, se ha dado pasos gigantescos en determinadas situaciones, pero también hay que dar ese reconocimiento, sobre todo, más que obligación, porque veo que hay buenos dirigentes, que sí se dedican todos los días a buscar cómo mejorar, para en definitiva lograr una mejor prestación de servicio a todos los usuarios y vemos que los talleres que en un momento determinado tal como aquí se ha mencionado en condiciones precarias funcionaban, ahora ya hay una mejora sustancial.

Sale de la sala de sesiones la concejala MSc. Soledad Benítez, a las 13h43 (12 concejales).

Hay talleres mecánicos certificados, antes no lo había, antes el propietario conductor era el mecánico del vehículo, todos estos elementos ya con una visión inclusive corporativa hace que mejore sustancialmente en todo lo que tiene que ver con la implementación del Plan de Fortalecimiento.

El recaudo centralizado, coincido plenamente, hay que dar apoyo a través de la ordenanza que está prevista para segundo debate, eso va a coadyuvar muchísimo para que ojalá se implemente todo este tipo de sistemas en el menor tiempo posible. Nosotros, por parte de la Comisión de Movilidad el día de ayer precisamente

tomamos una decisión para pedir al señor Alcalde que incorpore ya para el tratamiento en segundo debate y esto sin duda va a coadyuvar al mejoramiento.

Otro tema de reconocimiento, tanto de la gestión dentro de la Secretaría y también de los operadores, es sobre la revisión técnica vehicular de transporte público urbano, aquí vemos cómo ha ido mejorando y ha ido evolucionando las unidades aprobadas y las que están condicionales han bajado y obviamente los exonerados por las condiciones que tienen en particular por ser unidades nuevas, pero sí es importante evidenciar que en el 2013 empezamos con mil setecientos seis, luego en el 2014, mil ochocientos sesenta y nueve, en el 2015, mil novecientos noventa y cinco y actualmente, dos mil ciento setenta y uno, como unidades aprobadas, entonces eso también es un índice muy importante de resaltar, en donde se evidencia el trabajo y también el compromiso de los operadores.

Yo quisiera pedir al señor Secretario también, que informe de alguna manera, no sé si ahora mismo o cuando sigamos en el análisis de este tema que es muy importante, sobre lo que está pendiente en el tema de capacitación, usted recuerde, señor Secretario, ahí está avanzado ese tema, sí sería bueno poner en marcha lo que se ha venido construyendo sobre el tema de capacitación, eso coadyuvaría muchísimo también, la capacitación no es sólo a los propietarios de las unidades, sino por sobre todo a los conductores y también a quienes acompañan dentro de cada una de las unidades y eso va a coadyuvar muchísimo en el mejoramiento, con esto yo quisiera a la Secretaría de Movilidad, mencionar y reiterar total apoyo de parte de mi persona, no sólo en la Comisión de Movilidad, sino en el Concejo.

Yo sí valoro los esfuerzos que han realizado por parte de la autoridad, valoro los esfuerzos que se han realizado por parte de las operadoras. También es importante involucrar, como se ha dicho el día de hoy, a los usuarios, a los ciudadanos, a la ciudadanía, obviamente ese es el bien supremo que nos motiva precisamente a tomar este tipo de decisiones y de esa manera involucrar para que las cosas vayan fluyendo como nosotros queremos y está sobre nuestras expectativas.

Hay que tomar un giro en determinados temas, algo importante, insisto, en que he venido sosteniendo en la Comisión de Movilidad es el mejoramiento de la calificación de los parámetros para la obtención de los rubros, no sólo en los



porcentajes sino en los índices, en los ítems. Yo estoy claro y las circunstancias en las que se dieron al inicio, pero veo que sí hay el compromiso de los operadores, de la Autoridad municipal, es la oportunidad para recoger lo que aquí han manifestado varios concejales y de esa manera seguir creciendo en el mejoramiento de la calidad de servicio, en el fortalecimiento de la calidad de servicio de transporte terrestre público y de esa manera avanzar.

En lo que tiene que ver con el tema de las tarifas y de las paralizaciones, sobre todo en el transporte rural, también entiendo y se nos ha informado en la Comisión, está muy avanzado ese estudio que se encargó a una consultora, deberíamos dar prioridad en la Comisión de Movilidad para avanzar con ese requerimiento que es muy importante y que también está dentro de la mejora y fortalecimiento de la calidad de servicio, ya no sólo en urbano, sino también en lo rural; así es que yo quiero felicitar al Secretario y manifestar que nos pongamos conjuntamente con el Presidente de la Comisión de Movilidad con una agenda inmediata para ir evacuando todos estos temas y requerir del apoyo, tanto de los compañeros del Concejo, como del Alcalde, para que convoque o para que incorpore, ojalá en la próxima sesión ordinaria del Concejo Metropolitano, el análisis y la aprobación en segundo debate de esta ordenanza que nos va a ayudar muchísimo, gracias.

CONCEJALA DRA. RENATA MORENO: Gracias, señor presidente. No quiero yo redundar en los comentarios que acaba de manifestar Sergio, yo quiero aprovechar, porque creo que también es un tema de justicia y quiero agradecer esto a nombre de las parroquias rurales, el trabajo que se ha logrado mancomunado con la Secretaría de Movilidad, justamente para dar un mejor servicio.

Quiero hablar específicamente en las parroquias de Conocoto y en la parroquia de Amaguaña, que es un trabajo que se ha logrado hacer de manera conjunta y que como digo, quiero aprovechar el espacio para agradecer específicamente a todo el equipo de la Secretaría con su principal Secretario, por la apertura que ha tenido siempre en trabajar en función de la ciudadanía y de las parroquias rurales, haciendo eco del principal problema que se tiene, sobre todo de quienes vivimos en la parroquias rurales, que es el poder movilizarnos y sin que haya una adecuada competencia y leal competencia entre las cooperativas que están siendo reguladas

por la Agencia Nacional-versus las que son reguladas por la Agencia Metropolitana, muchas gracias, nada más.

CONCEJAL ECON. LUIS REINA: Para insistir en que los quiteños somos los que vivimos en las parroquias rurales y en las parroquias urbanas y, por lo tanto, no podemos ser tratados de manera distinta y creo que hay que avanzar en eso.

Dos: el sistema de evaluación tiene que considerar a los usuarios y creo que hay que avanzar en ese proceso, porque si no pareciera que sólo se atiende y se lo hace desde el interés de las operadoras y creo que eso es sumamente fundamental, fortalecer y generar mecanismos y creo que hay que avanzar en otros tipos de exigencias, indicadores, que permitan profundizar el desarrollo del trabajo y ahí por ejemplo, no sólo es necesario que tengan personal que esté afiliado, pero también que haya cumplimiento de otras normativas en incorporación de género, en incorporación de discapacidad, es decir entrar en otro tipo de parámetros que permita avanzar hacia el cumplimiento de derechos y permita también realizar un trabajo de carácter social, muchísimas gracias.

CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN: Un tema que me olvidé, quedó pendiente el tema de la malla curricular para las capacitaciones de los transportistas y esa malla curricular ya se hizo, la AMT ya hizo un esfuerzo mancomunado con todas las otras entidades del Municipio justamente para no contratar externamente consultorías y para que no le cueste al Municipio, para poder darles a los transportistas un parámetro y unas normas, bajo las cuales tienen que hacer las capacitaciones, además en relación al índice de calidad, entonces sí me parece importante incluir este tema, que la Secretaría de Movilidad apruebe ya esa malla curricular, que los transportistas puedan tener un parámetro para hacer sus capacitaciones y continuar avanzando en estos temas y sería bueno que también nos entreguen información sobre cómo va implementándose este proceso, cuando volvamos a tratar este tema, gracias.

CONCEJAL MSc. PATRICIO UBIDIA: Gracias Alcalde, quisiera también saludar a los dirigentes de la transportación que veo que están por acá. En realidad, esto creo que es un trabajo conjunto, es un trabajo que va de la mano y de la información que se ha entregado. El Secretario, creo que él particularmente en la Comisión de



Movilidad nos ha venido informando cuando se lo ha requerido, cuando se lo ha pedido y eso es muy importante, es algo que toma su tiempo, obviamente no se lo puede realizar, yo lo he dicho públicamente también, igual cuando presidía la Comisión de Movilidad era sujeto, a veces, de reclamos con mucha lógica, porque la ciudadanía espera que siempre tenga mejoras en la transportación, pero sabemos que es un tema que tiene que ir de apoco mejorándose y valorándose, en ese sentido, más bien apelar a que las recomendaciones, observaciones que aquí se han planteado, se puedan seguir trabajando, se puedan seguir valorando y de esa manera se pueda seguir encaminando para mejorar el servicio, que particularmente creo que de apoco se lo ha venido realizando.

Si bien no estamos en la panacea, creo que poco a poco se ha ido cada vez mejorando, el mismo hecho de que haya menos siniestro, si es que se dan en la ciudad, creo que es un logro muy efectivo, además que antes teníamos esas contravenciones por montones, así que seguir mejorando, simplemente recomendarte Darío, también ahí se trabajó, recuerdo hace algún tiempo, yo quiero seguir insistiendo en eso, en un plan de mejoramiento y de ordenamiento de las rutas que contigo lo hemos conversado y que ahí también se lo puede seguir aplicando, cuando se decía sobre todo en temas de capacitaciones, en temas incluso de veedurías que se pueden llevar a cabo, todo eso puede seguir mejorando en servicio, así que en ese ámbito y en ese sentido más bien que la disposición de la Comisión siga siendo esa y también de parte de la Secretaría. Más bien, siempre veo la predisposición del Secretario de Movilidad para dar las explicaciones del caso, sea en este Concejo como en la Comisión correspondiente, para que podamos seguir mejorando el servicio, que es lo que a todos nos nace y todos lo queremos así para la ciudad.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Para cerrar con broche de oro, tiene la palabra el señor concejal Jorge Albán.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Yo no me atrevo y creo que no he caído en ese error de decir que todo está mal y que no se ha avanzado, no he escuchado esa expresión en nadie, sí he escuchado que todo está avanzando muy bien; tengo dudas, hay que evaluar, ese me parece que es el mensaje y en esa evaluación de alguna manera lo que hay que incorporar son criterios y visiones diversas.

Digamos que siempre el ejercicio de la autocrítica es tal vez el mejor ejercicio que puede tener un ser humano. Yo y Carlos hemos tenido una expresión de autocrítica exagerada, porque los avances que hizo Carlos fueron sustantivos, de hecho ha sido reconocido, al menos ahora, que la "Caja Común" empezó con el ejercicio de Carlos como Secretario de Movilidad, porque al principio se presentó como que esto era nuevo, se partía de cero, no de usted.

Entonces, hay que hacer un ejercicio de autocrítica permanente y de evaluación rigurosa, me parece que ese es el mensaje y con la más clara frontalidad, tenemos, digamos que un mes, un mes y medio para hacer una evaluación sustantiva, tengamos toda la información del caso y hagamos una evaluación sustantiva, creo que eso es lo que amerita un poco este proceso, para que no pase de "oro" a "bronce", gracias.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Señor Secretario, veo que ha tomado nota de todas las inquietudes de los señores concejales y espero que se los cumpla y se desvirtúen todas las inquietudes que ellos tienen. Siendo cortito, si tiene algo que decir, para pasar al siguiente punto del orden del día.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Gracias, señor presidente, señoras, señoritas, señores concejales.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Constate el quórum, señor Secretario.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí hay quórum.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Continúe, si se demora, ahí sí ya no va a haber quórum.

ABG. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Señor presidente, sólo siendo muy breve. Nosotros apreciamos muchísimo los comentarios que ustedes nos realizan. Para nosotros esta crítica es muy constructiva, muy sana y toda la información que ustedes han pedido para que se incluya en la evaluación, que por supuesto los vamos a tener, que es una evaluación no solamente de continuidad, sino además de precautelar el recurso público, indudablemente lo vamos a hacer.

71

Sale de la sala de sesiones el concejal MSc. Patricio Ubidia, a las 13h59 (11 concejales).

Nosotros en las próximas horas nos acercaremos, incluso, a conversar con ustedes, porque creo que es importante, no solamente en un diálogo de este momento que son a veces segundos o minutos, sino un poco más detallado. Si ustedes nos permiten en sus despachos tener la oportunidad de sistematizar la información abundante que hay, no queremos ser personas que vienen y entregamos, tal vez 40 mil hojas, que sí las existen, queremos hacer resúmenes que puedan conceptualizar, tomando las palabras del señor concejal Albán, realizar lo sustantivo, pero por otro también dar los detalles que muchos concejales nos han pedido, formales, con firmas y que obviamente lo tenemos. Así es que muchas gracias, más bien por sus comentarios y nosotros sin duda alguna, estaremos trabajando en cada una de las apreciaciones que ustedes hacen.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Gracias, señor Secretario. El siguiente punto del orden del día, por favor.

VIII. Conocimiento y resolución sobre el informe No. IC-2016-263, emitido por la Comisión de Uso de Suelo, que se detalla a continuación.

a) Comisión de Uso de Suelo:

1. IC-2016-263. Dictamen de Comisión, favorable.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): ¿Alguna observación, señores concejales, ninguna?. Someta a votación, por favor. Señor concejal Garnica, por favor.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias, presidente. Para los compañeros, antes que nos dejen sin quórum, mencionar que mucho ha llamado la atención, que pese a que tiene informes desfavorables, tanto técnico como legal, nosotros estamos solicitando al Concejo que sea favorable el tema, porque se trata de una sentencia de prescripción extraordinaria adquisitiva de dominio.

Lo que sí, hemos tenido la prolijidad dentro del informe, es que de conformidad con el artículo No. 424 del COOTAD, se haga la entrega de las áreas verdes, eso es lo

que estamos solicitando, para al menos salvar ese tema que es muy importante, nada más.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Someta a votación, por favor, señor Secretario.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Señoras y señores integrantes del Concejo, sírvanse levantar la mano quiénes están de acuerdo con la aprobación del informe en referencia.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Con la observación del señor concejal Garnica.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. LCDO. LUIS AGUILAR	✓			
2. SR. JORGE ALBÁN	✓			
3. SR. PATRICIO ÁLVAREZ	✓			
4. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ				✓
5. SRTA. CARLA CEVALLOS				✓
6. ABG. DANIELA CHACÓN	✓			
7. SR. HÉCTOR CUEVA				✓
8. SRA. SILVIA DÍAZ				✓
9. ABG. SERGIO GARNICA	✓			
10. DR. MARIO GRANDA	✓			
11. SR. MARIO GUAYASAMÍN				✓
12. PROF. LUISA MALDONADO				✓
13. DRA. RENATA MORENO	✓			
14. ING. CARLOS PÁEZ	✓			
15. SR. MARCO PONCE				✓
16. ECON. LUIS REINA	✓			
17. ABG. RENATA SALVADOR	✓			
18. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
19. SRA. KAREN SÁNCHEZ				✓
20. MSc. PATRICIO UBIDIA				✓
21. DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E)	✓			
VOTACIÓN TOTAL	12			9

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Con el voto favorable de los integrantes del Concejo que se encuentran presentes, queda aprobado el informe en referencia.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (12), LUEGO DE ANALIZAR EL INFORME No. IC-2016-263, EMITIDO POR LA COMISIÓN DE USO DE SUELO, DE CONFORMIDAD CON LOS ARTÍCULOS 57 LITERAL X), 87, LITERAL Y), 326, 424, 470, 472 Y 473 DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN; Y, NUMERAL 4 DEL ARTÍCULO 77 DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 172, REFORMADA MEDIANTE ORDENANZA No. 432, SANCIONADA EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 2013, **RESUELVE:** AUTORIZAR LA SUBDIVISIÓN DEL PREDIO No. 5153183, CLAVE CATASTRAL No. 10536-05-003, UBICADO EN LA CALLE S/N, PARROQUIA YARUQUÍ, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN QUE EXISTE SENTENCIA POR PARTE DE AUTORIDAD COMPETENTE, EN LA CUAL SE DECLARA QUE EL SEÑOR JOSÉ RAFAEL LLAMATUMBI PAILLACHO ADQUIRIÓ MEDIANTE PRESCRIPCIÓN ADQUISITIVA EXTRAORDINARIA DE DOMINIO UNA PARTE DEL PREDIO EN MENCIÓN, DEBIENDO OBSERVAR AQUELLA SUBDIVISIÓN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO METROPOLITANO, EN PARTICULAR LA ENTREGA DE ÁREAS VERDES SEGÚN LO ORDENA EL ARTÍCULO 424 DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍAS Y DESCENTRALIZACIÓN.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Habiéndose conocido todos los puntos del orden del día, declaro clausurada la presente sesión. Gracias señores concejales, gracias señores presentes.

SIENDO LAS CATORCE HORAS DEL JUEVES 9 DE MARZO DEL AÑO DOS MIL DIECISIETE, SE CLAUSURA LA SESIÓN ORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.



REGISTRO ASISTENCIA - FINALIZACIÓN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. LCDO. LUIS AGUILAR	✓	
2. SR. JORGE ALBÁN	✓	
3. SR. PATRICIO ÁLVAREZ	✓	
4. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ		✓
5. SR.TA. CARLA CEVALLOS		✓
6. ABG. DANIELA CHACÓN	✓	
7. SR. HÉCTOR CUEVA		✓
8. SRA. SILVIA DÍAZ		✓
9. ABG. SERGIO GARNICA	✓	
10. DR. MARIO GRANDA	✓	
11. SR. MARIO GUAYASAMÍN		✓
12. PROF. LUISA MALDONADO		✓
13. DRA. RENATA MORENO	✓	
14. ING. CARLOS PÁEZ	✓	
15. SR. MARCO PONCE		✓
16. ECON. LUIS REINA	✓	
17. ABG. RENATA SALVADOR	✓	
18. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓	
19. SRA. KAREN SÁNCHEZ		✓
20. MSc. PATRICIO UBIDIA		✓
21. DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E)	✓	

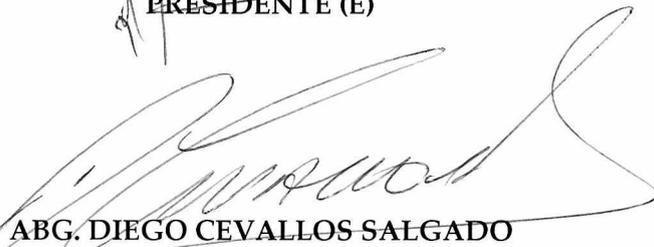


DR. MAURICIO RODAS ESPINEL

ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



DR. PEDRO FREIRE LÓPEZ
PRESIDENTE (E)



ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

REGISTRO ASISTENCIA - RESUMEN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. LCDO. LUIS AGUILAR	✓	
2. SR. JORGE ALBÁN	✓	
3. SR. PATRICIO ÁLVAREZ	✓	
4. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓	
5. SRTA. CARLA CEVALLOS	✓	
6. ABG. DANIELA CHACÓN	✓	
7. SR. HÉCTOR CUEVA	✓	
8. SRA. SILVIA DÍAZ	✓	
9. ABG. SERGIO GARNICA	✓	
10. DR. MARIO GRANDA	✓	
11. SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓	
12. PROF. LUISA MALDONADO		✓
13. DRA. RENATA MORENO	✓	
14. ING. CARLOS PÁEZ	✓	
15. SR. MARCO PONCE	✓	
16. ECON. LUIS REINA	✓	
17. ABG. RENATA SALVADOR	✓	
18. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓	
19. SRA. KAREN SÁNCHEZ		✓
20. MSc. PATRICIO UBIDIA	✓	
21. DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E)	✓	