

ACTA No. 2015 – 64 – E

SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LUNES 30 DE MARZO DE 2015

SIENDO LAS DIEZ HORAS CON VEINTIDÓS MINUTOS DEL LUNES TREINTA DE MARZO DEL AÑO DOS MIL QUINCE, SE INSTALA LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, BAJO LA PRESIDENCIA DEL DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO, CON LAS SEÑORAS Y SEÑORES CONCEJALES SIGUIENTES:

- | | |
|---------------------------|-----------|
| 1. SR. JORGE ALBÁN | CONCEJAL |
| 2. SRTA. CARLA CEVALLOS | CONCEJALA |
| 3. ABG. DANIELA CHACÓN | CONCEJALA |
| 4. SRA. GISSELA CHALÁ | CONCEJALA |
| 5. ABG. EDUARDO DEL POZO | CONCEJAL |
| 6. DR. PEDRO FREIRE | CONCEJAL |
| 7. SR. SERGIO GARNICA | CONCEJAL |
| 8. DR. MARIO GRANDA | CONCEJAL |
| 9. ING. ANABEL HERMOSA | CONCEJALA |
| 10. PROF. LUISA MALDONADO | CONCEJALA |
| 11. DRA. RENATA MORENO | CONCEJALA |
| 12. ING. CARLOS PÁEZ | CONCEJAL |
| 13. SR. MARCO PONCE | CONCEJAL |
| 14. ECON. LUIS REINA | CONCEJAL |
| 15. SR. LUIS ROBLES | CONCEJAL |
| 16. DRA. RENATA SALVADOR | CONCEJALA |
| 17. LIC. EDDY SÁNCHEZ | CONCEJAL |
| 18. SRA. KAREN SÁNCHEZ | CONCEJALA |

ADEMÁS ASISTEN LOS FUNCIONARIOS:

DRA. ALEXANDRA PÉREZ
DR. GASTÓN VELÁSQUEZ

ADMINISTRADORA GENERAL
PROCURADOR METROPOLITANO

DR. MAURICIO BUSTAMANTE HOLGUÍN SECRETARIO GENERAL DEL
CONCEJO METROPOLITANO
ABG. MARÍA ELISA HOLMES ROLDÓS PROSECRETARIA GENERAL DEL
CONCEJO METROPOLITANO

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

Señor Secretario, por favor dígnese constatar el quórum correspondiente.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí señor Alcalde, buenos días, contamos con la presencia de 18 señoras y señores concejales, más la suya, con lo cual tenemos el quórum legal para iniciar esta sesión extraordinaria

SEÑOR ALCALDE: Gracias. Una vez constatado el quórum, declaro instalada la presente sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, al amparo de lo dispuesto en el artículo 319 del COOTAD. Por favor, señor Secretario, dé lectura a la norma señalada.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Sra. Ivone Von Lippke, 10h23 (19 concejales)

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

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

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Procede a dar lectura del orden del día.

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

SEÑOR SECRETARIO GENERAL:

- I. **Primer debate del proyecto de ordenanza para el fortalecimiento de la calidad y fijación de la tarifa en la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi en el Distrito Metropolitano de Quito. (IC-O-2015-055).**

SEÑOR ALCALDE: Tiene la palabra el concejal Eddy Sánchez.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Señor Alcalde, señores miembros del Concejo, público presente, la Comisión de Movilidad que presido tiene a bien poner en consideración del Concejo el proyecto de ordenanza para mejora de la calidad del servicio de taxis en la modalidad de convencional en sus diferentes tipos y ejecutivo. La presente ordenanza, producto de una serie de mesas de diálogo y de trabajo, contiene 33 considerandos, 9 artículos, 2 disposiciones generales; y, 1 disposición derogatoria.

El artículo 1, se refiere al objeto mismo de la ordenanza, en cuanto a determinar mecanismos necesarios para fortalecer la calidad del servicio y establecer nuevo sistema tarifario en la ciudad de Quito.

El artículo 2, define el ámbito de aplicación de la presente ordenanza en función de lo que serán los usuarios y también los prestadores de servicio en la modalidad de taxi convencional en sus diferentes tipos y ejecutivo.

El artículo 3, enfatiza y rescata lo que la norma jurídica nacional vigente establece que es competencia exclusiva de los gobiernos autónomos descentralizados, el establecimiento y definición de tarifas, en esta modalidad de transporte.

El artículo 4 contiene un marco conceptual de orden técnico para que se pueda entender en que consiste cada una de esas definiciones: arranque, parada, carrera mínima, costo por kilómetro, etc.

El artículo 5, que es a nuestro criterio lo medular de esta ordenanza, establece una serie de disposiciones y obligaciones a los prestadores del servicio en cuanto a la mejora de la

calidad del servicio, respecto de disponibilidad en los 365 días de la prestación del servicio de taxis; mejora de la infraestructura; sistemas de capacitación de la planta administrativa; sistemas de capacitación de los conductores; no eludir las carreras; no discriminar carreras; no apagar taxímetro; dar un mejor servicio. Yo creo que este artículo hace y marca la diferencia con otro tipo de negociaciones que antaño se hacían respecto de establecer tarifas y nada más. Aquí hay un compromiso social profundo respecto de lo que será, y aspiramos que sea como autoridades, la mejora de la calidad del servicio.

Ingresan a la sala de sesiones la concejala Lic. Susana Castañeda y el concejal Sr. Mario Guayasamín, 10h25 (21 concejales)

El artículo 6, establece toda una estructura tarifaria en cuanto a valores de arranque; kilómetro por recorrido; tiempo de espera; carrera mínima tanto diurna como nocturna, y también una definición de los horarios de trabajo; vale aclarar aquí, que el horario nocturno inicia a las 19h00 y termina 06h00 de la mañana. Establece también, las diferentes modalidades del servicio en cuanto a taxi convencional, involucrando también en lo que fue objeto de la regularización 2011, de taxi convencional, urbano periférico, taxi ejecutivo y taxi convencional, en las áreas rurales.

En el artículo 7 hay una desagregación de observaciones respecto a lo que también ya se aborda en el artículo 5, en cuanto a jornadas; obligatoriedad del taxímetro; tarifas, etc. El artículo 8, consideramos que es un artículo importante, porque establece que hasta el 31 de enero de cada año, deberán presentar las diferentes operadoras que dan el servicio de taxi en sus diferentes modalidades, el plan anual de mejora de la calidad del servicio a la Agencia Metropolitana de Tránsito, para que ésta realmente fiscalice y controle.

El artículo 9 establece la disposición para que la Agencia Metropolitana de Tránsito ejerza su competencia de control y fiscalización, debiendo también desarrollar toda la operatividad que sea necesaria para que no solamente esta ordenanza se circunscriba a una modificación de las tarifas de taxis, que en justicia así procede luego de más de 12 años que han permanecido prácticamente congeladas, sino que también, se proceda a un monitoreo y evaluación permanente en cuanto al ejercicio de estas competencias por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Dos disposiciones generales importantes, señor Alcalde, miembros del Concejo, en el sentido de que se deberá establecer una línea de denuncia para la ciudadanía y el llamado para que la ciudadanía ejerza sus derechos en cuanto a exigir continuamente la mejora del servicio, y también la siguiente disposición general de las dos principales que estoy citando, publicitar y difundir esta línea de denuncia, entre otras.


Una disposición derogatoria y en esencia está el texto y el marco jurídico de la presente ordenanza, solicitaría al Secretario de Movilidad, si es necesario, haga la sustentación de orden técnico de los aspectos que han derivado en este marco jurídico.

Vale la pena resaltar, señor Alcalde y señores miembros del Concejo, que la presente ordenanza cuenta con dictamen favorable de la Comisión, el voto favorable de los cinco miembros de la Comisión de Movilidad, cuenta con el criterio legal favorable y el informe técnico igualmente favorable. En consideración de los miembros del Concejo el presente proyecto de Ordenanza.

SEÑOR ALCALDE: Quiero invitar al Secretario de Movilidad, Darío Tapia, para que realice la presentación respectiva.

DR. DARÍO TAPIA - SECRETARIO DE MOVILIDAD: Señor Alcalde, estimadas señoritas, señoras y señores concejales, público presente, la exposición que ustedes verán a continuación, es una presentación realizada justamente después de algunos meses de largas conversaciones con el gremio de transporte del taxismo, en donde justamente se basó en el principal el tema que es el fortalecimiento de la calidad y fijación de las tarifas en la prestación del taxismo en Quito, y también se lo realizó a través de un estudio técnico,

• **ANTECEDENTES:**



TARIFAS AÑO 2003

- **TARIFAS:** Transporte en taxi, Resolución N° 001-DIR-2003-CNTTT (actual ANT)

METODOLOGÍA ANT: CÁLCULO DE TARIFAS TAXIS

- Resolución No. 073-DIR-2014-ANT, 27 de junio de 2014
- Reforma: Resolución 107-DIR-2014-ANT, 02 de septiembre de 2014

TAXIS DMQ

- Está ofertado en todas sus modalidades por aproximadamente 306 operadoras con 12.993 vehículos legalizados en la municipalidad (a Octubre 2014).

ACUERDOS, DIÁLOGO – OPERADORAS DMQ

- Posible desequilibrio económico producto por la no revisión de las tarifas.
- Ciclo de detrimento del nivel de calidad del servicio en perjuicio.
- Mecanismos que involucren puntos de vista de la ciudadanía para mejorar el servicio de taxi en el DMQ.

En cuanto a los antecedentes que tenemos para esta presentación, hay que decir, que la última vez que se tuvo y se tiene históricamente resoluciones de lo que es tarifas, es desde el año 2003, es decir hace ya 12 años, hubo la Resolución No. 001, de la Comisión Nacional de Tránsito en ese tiempo que, actualmente, la conocemos como ENT que es la que fijó las tarifas.

Luego de ello la Agencia Nacional de Tránsito, en el año 2014, en dos resoluciones de junio y de septiembre realiza y da como parte de la rectoría un método de cálculo de las tarifas de los taxis, en ésta se ve acentuado el estudio que luego realiza el Distrito Metropolitano de Quito, la Alcaldía, a través de la Universidad Católica del Ecuador.

También debemos decir que en cuanto a los taxis, en este momento en todas las modalidades aproximadamente hay 306 operadoras, con 12.993 vehículos legalizados e inscritos en la Municipalidad.

Debemos decir que en las mesas de diálogo, que comenzaron en el mes de julio, lo que querían justamente es determinar estos desequilibrios económicos producto de la no revisión de tarifas por 12 años. Así inició el tema de las mesas de diálogo, además el ciclo que tenía del detrimento del nivel de calidad, en cuanto al servicio y que obviamente iba en perjuicio de los ciudadanos, hay que recordar que para todos era claro que la tarifa de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito era de un dólar como carrera mínima, sin embargo hay que aclarar que no había una tarifa nocturna y quedaba más bien al libre arbitrio o al acuerdo comercial que llegue entre el ciudadano y el prestador del servicio o por otro lado, incluso a exigencias del mismo.

Lo que se determinó en estas mesas era involucrar a todos y a cada uno de los ciudadanos para que nos den sus puntos de vista y sobretodo ver que se podía hacer para mejorar la calidad del servicio.



En cuanto a ello, primero lo que debíamos determinar es si había base legal o no para atender el tema de las tarifas y luego si podíamos regular el tema de la calidad del servicio, es por eso que tanto la Constitución, el COOTAD, la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y las resoluciones que para el efecto tanto el Consejo Nacional

de Competencias como el tema de las tarifas dadas por el Consejo Nacional de Tránsito decían al respecto: y cada una de ellas efectivamente lo que disponen es que el Concejo Cantonal de cada gobierno autónomo descentralizado son los responsables de fijar tarifas para el transporte terrestre en cualquier modalidad y en este caso en específico en lo que es el transporte comercial en la modalidad de taxi.



Por lo tanto, con estos antecedentes legales lo que teníamos que hacer es una metodología de cálculo tarifario en lo que se tenía que ver los costos: Primero: operacionales. Segundo: los costos fijos. Tercero: los costos variables; y, cuarto: los costos de capital, eso en costos referenciales, pero ya en los variables, es decir, en temas de tarifas, tendríamos que haber determinado con ello cuál era la carrera mínima; cuánto tenía que ser el costo del arranque de la carrera, sobre todo este valor que es el inicial para la prestación del servicio; luego el minuto de espera y por último cuánto es el valor del kilómetro recorrido.

- **CÁLCULO TARIFARIO:**
ESTUDIO PUCE



Estudio realizado por la [Pontificia Universidad Católica del Ecuador \(PUCE\)](#):
“Consultoría para el estudio tarifario de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito”

INFORME DE CAMPO

- Análisis de la demanda y oferta, recopilación de datos y procesamiento de la información.

INFORME DE EVALUACIÓN

- Estimación de costos, demanda, oferta, cálculo tarifario.

ESTUDIO TARIFARIO

- Valoración técnica de las variables que componen la tarifa.
- Análisis de salvaguardas con incidencia directa en la importación de llantas y taxímetros. (Resolución COMEX No. 011-2015, 06 marzo 2015)
- Estrategia del importador en el mercado y segmento de productos importados.

Con estas variables lo que se hizo entonces, como cálculo tarifario exclusivamente para el Distrito Metropolitano de Quito , es este estudio de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, que lo que se hizo primero es un informe de campo, es decir, ustedes tiene en sus manos incluso un anexo, en el que pueden determinar cómo se realizó este estudio de campo, es decir, un análisis de demanda y oferta; la recopilación con gente en campo para recopilar datos y el procesamiento de la información, luego con este informe de campo tenía que haber un informe de evaluación, es decir, la estimación de los costos de la demanda, de la oferta, y el cálculo tarifario.

Tercero el estudio mismo con estos dos informes anteriores que es la valoración técnica de las variables que componen la tarifa, y por último se hizo también este análisis de salvaguardias que fue dentro de la coyuntura al estar iniciando ya la finalización del estudio, es decir, las salvaguardias con incidencia directa en dos temas, en la importación de llantas y en los taxímetros de acuerdo a la resolución que el COMEX realizó al respecto y por último, en la estrategia del importador en el mercado y el segmento de los productos importados.

• **CÁLCULO TARIFARIO:**
PROPUESTA TARIFARIA



La estructura tarifaria contempla valores que se sustentan en fórmulas matemáticas y sobre los cuales se entablaron mesas de diálogo con el sector del taxismo, de tal forma que permita obtener una tarifa real sustentada en aspectos sociales y económicos de la realidad de la ciudad.

CONCEPTO	TARIFA DIURNA	TARIFA NOCTURNA
Valor de Arranque	\$ 0,50	\$ 0,50
Valor por kilómetro recorrido	\$ 0,40	\$ 0,40
Valor por minuto de espera	\$ 0,10	\$ 0,10
Carrera mínima*	\$ 1,45	\$ 1,75

*El valor de la carrera mínima se ha definido considerando la distancia promedio recorrida en dos punto cinco kilómetros (2.5 kms).

Con estos antecedentes, se hizo ya la estructura tarifaria como había dicho con estos tres valores y dando como resultado la carrera mínima. Los valores que sustentan en fórmulas matemáticas y además son los que entablaron en las mesas de dialogo son las siguientes:

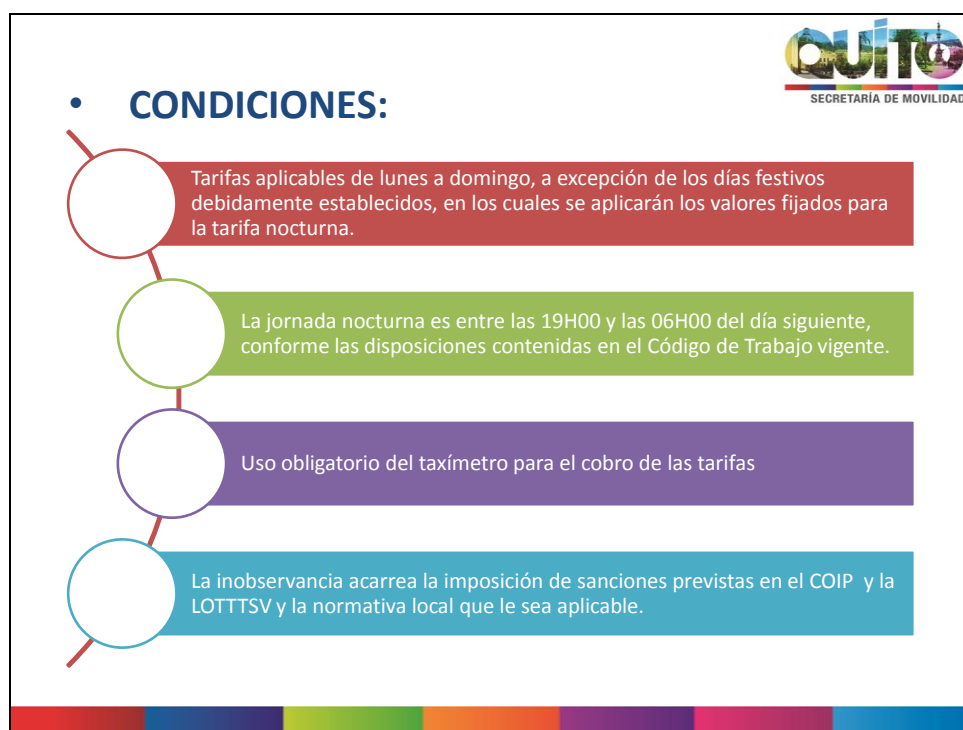
- El valor del arranque para la tarifa diurna en \$0,50.
- El valor por kilómetro recorrido de \$0,40.
- El valor por minuto de espera \$0,10; y,
- El valor de la carrera mínima \$1,45.

Tomando en referencia que la carrera mínima está sobre todo conceptualizada en 2,5 kilómetros como una carrera promedio mínima que en este momento el gremio del taxismo tiene en la ciudad.

Hay que recalcar que todos los estudios de campos que se realizaron obviamente muchos estaban sobre el parámetro de los 2,5, pero la mayoría estaba en este valor de 2,5 kilómetros, por lo que, a pesar de que estos valores sumado no dan \$1,45, sino dan mucho más, sin embargo, dentro de las mesas de negociación se realizó que la carrera mínima sea

\$1,45, y para la tarifa nocturna son los mismos valores, pero obviamente la tarifa nocturna tiene un valor de carrera mínima de \$1,75.

Cabe recalcar que en este momento, por lo tanto, se pone a consideración el hecho de que el taxímetro tendrá que estar vigente 24 horas y 7 días con el costo de las tarifas que ustedes ven.



¿Cuáles han sido las condiciones? Como les había dicho a más de ser de lunes a domingo, primero se exceptúan los días festivos debidamente establecidos, en los cuales la tarifa mínima diurna no se toma en consideración, sino para estos días es considerada como carrera la misma base de la carrera nocturno.

Segundo, que la jornada nocturna, como había dicho el señor concejal Presidente de la Comisión, comienza a las 19h00 y termina a las 06h00 de la mañana, porque sobre todo queremos ser coherentes con el tema de que al ser el taxi un transporte comercial, a las personas que trabajan desde las 19h00, el Código del Trabajo les da también un aumento del 25%, por lo tanto, esto es lo que nos llevó a tomar esta medida.

Tercero, que el uso del taxímetro es indispensable, fundamental y obligatorio para el cobro de las tarifas, y por último que la inobservancia acarrea las imposiciones sancionadas tanto en el Código Orgánico Integral Penal como en la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre y además en la normativa local aplicable ¿Por qué? Porque aunque el Código Orgánico Integral Penal afecta directamente al conductor, en la Ley Orgánica de Tránsito afecta también a las operadoras prestadoras del servicio.



• **FACTORES DE CALIDAD:**



Respeto a las tarifas establecidas en los horarios definidos, a través del uso obligatorio del TAXÍMETRO.



No eludir las carreras solicitadas por los usuarios, conforme lo autorizado en los permisos de operación;



Despacho en la flota, con infraestructura física, tecnológica y comunicación necesaria (TAXI EJECUTIVO)



• **FACTORES DE CALIDAD:**



Atención de quejas ciudadanas, en las que se proporcionará información clara y oportuna



Capacitar a los conductores, conductoras y personal administrativo en temas turísticos, lugares de interés de la ciudad, alojamiento, alimentación y centros de esparcimiento.



¿Qué es lo que queremos cómo factores de calidad resaltar? Primero: es el hecho de que queremos que se deba garantizar la prestación del servicio los 365 días del año, a fin de precautelar la movilidad en la ciudadanía, porque lo que se espera es que el acuerdo llegue también a que cada una de las compañías, cooperativas, todos los días tengan taxis en sus puestos, en sus paradas para que la gente sobre todo de los barrios puedan llegar a este servicio que, sin duda, es indispensable.

Segundo: garantizar un adecuado trato a los usuarios a través de un comportamiento correcto y cortés para lo que, incluso la propia municipalidad, se ha comprometido en dar cursos desde turismo hasta inglés para que todos tengan ese nivel de calidad que espera la ciudadanía.

Tercero: es un proceso de selección; contratación; evaluación; control y capacitación de sus conductores y programas de renovación de su flota vehicular, lo que incluye también el compromiso del gremio del taxismo.

Cuarto: el respeto a las tarifas establecidas, no dejando de alguna manera a la discrecionalidad de los actores, sino más bien en el uso obligatorio del taxímetro.

Quinto: No eludir las carreras solicitadas por los usuarios, este fue casi el mayor clamor de la ciudadanía, porque mucha gente del norte quería irse al sur o del sur querían irse al oriente, entonces, se ha quedado en un compromiso de que además tendrán que ser sancionados aquellos que no quieran cumplir las carreras solicitadas por los usuarios.

Sexto: Necesitamos tener un despacho de flota, sobre todo en el tema del taxi ejecutivo, hemos visto con gran agrado que muchas ya están cumpliendo el tema de tecnología y sobre todo de comunicación, sin embargo, el compromiso ha sido que este despacho de flota tiene que ser en los límites y en los parámetros de tiempo que se ha establecido.

Por último la atención de quejas ciudadanas a través de tres medios que es la línea 1800-268-268, además los ciudadanos pueden acercarse a los diferentes puntos que para el efecto la Agencia Metropolitana de Transito tendrá y por último también aplicar tecnología con los nuevos dispositivos de redes sociales que al momento han servido mucho.

Además, como había dicho yo, la capacitación a los conductores y personal administrativo en temas turísticos de inglés, serán justamente establecidos en conjunto por la Municipalidad para que, de esta manera, el compromiso sea en conjunto.

ORDENANZA:

OBJETO



Determinar los mecanismos para fortalecer la calidad y fijar las tarifas:

CONVENCIONAL
EJECUTIVO

TAXI CONVENCIONAL



- Parroquias Urbanas u Ordinario;
- Parroquias Rurales;
- Zonas Periféricas.

FORTALECIMIENTO CALIDAD



Cumplimiento de las condiciones de calidad.

TARIFAS



Para el cobro de la tarifa los vehículos estarán provistos de un taxímetro que permita la exacta aplicación de los valores.



• **ORDENANZA:**



PLAN DE MEJORAS

- Reporte de mejoras y/o equipamiento tecnológico bajo control de la AMT, hasta el 31 de enero de cada año.

CONTROL

- Control y fiscalización del taxi, convencional y ejecutivo
- Implementación de una línea telefónica para atención ciudadana, recepción de quejas y denuncias
- Difusión y promoción de la línea telefónica para atención ciudadana durante el plazo de 30 días.

El tema de ordenanza había sido claro ya, el señor Presidente de la Comisión, lo que necesitamos es justamente tener los mecanismos necesarios para fortalecer la calidad del servicio y al mismo tiempo fijar las tarifas.

Por último decir que esta ordenanza tiene un plan de mejoras que sobre todo será un reporte anual que cada compañía o cooperativa de taxis tendrá que hacerlo hasta el 31 de enero de cada año, para saber cuánto está avanzando en renovación de flota; cuanto está avanzando en tecnología; en nuevas medidas, sobre todo de comunicación para servicio al usuario.

El control estará a cargo de la Agencia Metropolitana de Tránsito como lo había dicho y por último que estos valores indudablemente sean fijados por el Concejo Cantonal, al ser el único ente con la competencia para el efecto. Hasta aquí señor Alcalde, señoritas, señoras y señores concejales.

SEÑOR ALCALDE: Gracias señor Secretario, le solicito que permanezca allí para que pueda absolver las inquietudes de los señores concejales. Concejales Granda.

CONCEJAL DR. MARIO GRANDA: Gracias señor Alcalde señores y señoras concejales, compañeros del gremio de taxistas buenos días, el compañero Secretario ya ha manifestado lo que tiene que ver con los aspecto legales y técnicos, estaría por demás volver a insistir en el tema, pero como he sido parte de las mesas de trabajo quiero pronunciarme sobre un tema que, a mí mientras, estaba desarrollando esas mesas de trabajo me preocupaba porque de una manera irresponsable, señor Alcalde, se estaba diciendo que lo que viene ya es un hecho, porque fue un ofrecimiento de campaña.

Decirle a usted y a todos los compañeros concejales que, aquí tengo en mis manos el convenio firmado en campaña y en ningún momento aparece el incremento del costo del servicio de taxi, esto para mí es una irresponsabilidad, es una mentira que quieren engañar a la ciudadanía para que también se oponga a un justo pedido, lamentablemente, luego de intervenir en las entrevistas no asoman para enfrentar estos temas, eso para mí es una irresponsabilidad.

Lo dijo el señor Secretario, 12 años que no se han revisado las tarifas, también son ciudadanos ecuatorianos, son profesionales del volante que también les afecta las medidas tomadas; también les afecta las tasas arancelarias emitidas por el ejecutivo, comenzando por el tema de las llantas, etc., por eso les invito y les conmino compañeros, a qué sin esperar el aplauso, les invito a los compañeros concejales que hagan un análisis, repito porque también les afecta a sus bolsillos, porque también se les ha mermado sus ingresos, y no están viviendo como es debido, no están siendo parte del buen vivir, porque les falta dinero para satisfacer todas las necesidades que, todos los ciudadanos ecuatorianos tenemos.

Estoy seguro de que van a ser cumplidores de lo que se proponen, esto es, para mejorar los servicios de calidad, de eso no lo dudo, más bien quiero felicitar a los dirigentes, compañero Presidente de la Unión de Taxis de Pichincha, el señor Carlos Brunis, Paco Velasco, por la madurez que demostraron en las mesas de trabajo, además por el conocimiento que tienen, sobre el tema del taxismo, y por eso de una manera democrática y a través del dialogo se ha llegado a establecer un monto que no lo ha determinado el Secretario de Movilidad, que no le ha determinado el concejal Mario Granda, como parte de esa mesa, ni el señor Alcalde, lo ha determinado un estudio técnico realizado por una de las mejores universidades del país, la Universidad Católica del Ecuador, por eso estamos conscientes que el estudio está bien hecho, que el fundamento legal es ese, y

reitero pensemos también en los profesionales del volante y les invito para que aprobemos esa ordenanza. Gracias señor Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Cevallos

CONCEJALA SRTA. CARLA CEVALLOS: Buenos días Alcalde, concejales, a los ciudadanos que hoy se encuentran aquí, simplemente decir que con la tarifa totalmente de acuerdo, han llegado a consensos, acuerdos. Hacía algún tiempo atrás que les tomó bastante sacrificio, bastante tiempo, de cada una de las partes, pero lo que sí quiero es comprometerles a los señores trasportistas con el servicio de calidad que está puesto en la ordenanza, que dice dar un buen trato a los ciudadanos; el uso obligatorio de los taxímetros; respetar las tarifas establecidas; no eludir las carreras solicitadas por los usuarios a sectores concurridos del hiper centro; un adecuado servicio por parte de los operadores del taxi ejecutivo en el despacho de la flota y también implementación de mecanismos para la atención de denuncias y quejas ciudadanas, es decir, este debe ser un compromiso, tanto de nosotros como concejales con ustedes, pero ustedes con la ciudad, con todos los ciudadanos que ocupan el transporte de los taxis.

Al señor Secretario, quisiera hacerle una pregunta, yo no veo en la ordenanza que servicio se va a dar a los grupos de atención prioritaria, es decir, al adulto mayor, a las mujeres embarazadas, a las personas con discapacidad, si quisiera que se incluya para segundo debate ese compromiso de los señores taxistas con los ciudadanos y sobre todo con los grupos de atención prioritaria. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Moreno

CONCEJALA DRA. RENATA MORENO: Gracias señor Alcalde, compañeros concejales y quiteños que nos acompañan, primero felicitando la decisión política de tratar un tema que ya desde hace mucho tiempo venían clamando nuestros amigos taxistas. Amigos taxistas con los que, además, hemos ido también caminado y conociendo cuáles son sus necesidades justas y legítimas, así como las necesidades también de mayor respeto y calidad para los ciudadanos que eventualmente utilizan el servicio del taxismo.

Simplemente una consulta para el señor Secretario de Movilidad ¿Cómo está el tema de las parroquias rurales? Porque acabo de ver en la ordenanza, claro, hablamos de sectores

urbanos de las parroquias rurales, me queda un poco la preocupación de ¿Qué se va hacer en las parroquias rurales? ¿En los sectores que están más alejados? Tomando en cuenta que el taxismo en muchos sectores de las 33 parroquias rurales, es un medio de transporte obligatorio por la falta del otro tipo de transporte público. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Ponce

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Muchas gracias Alcalde, señoras y señores concejales, público presente, profesionales del volante que están aquí, simplemente para saludar en primer lugar, Alcalde, esta voluntad política de solucionar un problema que lleva ya 12 años, no he tenido el gusto de ser miembro de esta mesa en particular, pero me pongo en el lugar del usuario y veo cual es el difícil trabajo de los profesionales del volante, cuando llueve son todos bienvenidos, pero cuando hay mucho tránsito uno mira con mala cara generalmente a los taxis, sin tomar en cuenta algunas de las ventajas que los ciudadanos tenemos gracias a los profesionales del transporte liviano o los taxis. Valga mencionar el apoyo que tradicionalmente tiene la Policía Nacional con los taxistas para poder resolver en muchos casos emergencias, me refiero a esa comunicación oportuna a través de la frecuencia ciudadana o del celular, que ha permitido a la Policía Nacional resolver muchos casos y, porque no decir, salvar muchísimas vidas.

Yo agradezco sobre todo a ustedes, señores profesionales del volante esta buena voluntad para llegar a un acuerdo y poder solucionar un problemas que es de ustedes y es ahora de nosotros con esto de las salvaguardias, sabemos que las cosas se pusieron muy difíciles. Aquellos que, alguna vez por azares del destino hayamos terminado en una cárcel de tránsito, también tenemos que saludar los buenazos que son ustedes compañeros para jugar 40, sin eso sería muy aburrido caer ahí. Simplemente saludar esta responsabilidad política suya, señor Alcalde para resolver un problema que lleva más de una década y ya invitarlo a pasar para la votación para que, los profesionales del volante se sientan asegurados. Gracias Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Páez:

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Gracias Alcalde, buenos días compañeros, compañeras, y público asistente, yo quisiera hacer algunas observaciones tanto de forma, como de contenido en los documentos que se nos han entregado para esta sesión. Voy a

comenzar con las de forma que me parece que son bastante fáciles, pero ayudan a valorar la calidad de la información.

En la exposición de motivos, en la tercera página, primer párrafo, los datos que se señalan allí sobre el número de operadoras y el número de vehículos legalizados por la Municipalidad no se compadecen con el informe que acaba de emitir el Secretario de Movilidad. Por favor, si pueden poner la lámina referente al dato relacionado con el número de operadoras y el número de vehículos legalizados.

• **ANTECEDENTES:**

TARIFAS AÑO 2003

- **TARIFAS:** Transporte en taxi, Resolución N° 001-DIR-2003-CNTTT (actual ANT)

METODOLOGÍA ANT: CÁLCULO DE TARIFAS TAXIS

- Resolución No. 073-DIR-2014-ANT, 27 de junio de 2014
- Reforma: Resolución 107-DIR-2014-ANT, 02 de septiembre de 2014

TAXIS DMQ

- Está ofertado en todas sus modalidades por aproximadamente 306 operadoras con 12.993 vehículos legalizados en la municipalidad (a Octubre 2014).

ACUERDOS, DIÁLOGO – OPERADORAS DMQ

- Posible desequilibrio económico producto por la no revisión de las tarifas.
- Ciclo de detrimento del nivel de calidad del servicio en perjuicio.
- Mecanismos que involucren puntos de vista de la ciudadanía para mejorar el servicio de taxi en el DMQ.

QUITO SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Debo señalar que acá dice 305 y 13.136 y en la lámina se indica: 306 y 12.993, al ser un documento oficial, los datos deberían ser consistentes. Luego en la última frase de ese mismo párrafo dice: las operadoras de taxi que laboran en Quito son convencionales el 70,2%; rurales 6,60%; periféricas 3%; ejecutivos 0,3%, pero en todo caso no suma el 100%; y cuando se habla de porcentajes se debería ver que se ajuste al 100%. Esto también es un documento oficial que sirve de referencia y que deberían ser consistentes los datos que se plantean para poder avanzar en los estudios y en la comprensión.

Luego, también es formal, están mal numerados los artículos, esto debería pulirse en la Secretaría General, hay dos veces el artículo número 4, eso debería mejorarse. Cuando Eddy Sánchez mencionaba los contenidos de los artículos, hacía referencia a la secuencia adecuada y como está planteada aquí, está equivocado. Esas como observaciones formales, señor Alcalde, algunas observaciones más de contenido.

En el segundo artículo, cuarto del texto que en realidad debería ser el artículo quinto, cuando se habla del fortalecimiento de la calidad, en el literal a) dice: *garantizar la prestación del servicio los 365 días del año, a fin de precautelar la movilidad en la ciudadanía*, debería añadirse: *“y las 24 horas del día”*, en función de los turnos que las operadoras obligatoriamente deben establecer, porque el problema es conseguir taxis en horas de la noche, sobre todo en la madrugada. Así es que, yo creo que este debería ser un elemento que conste dentro de las obligaciones que tienen los transportistas.

Lo segundo, en el artículo seis que debería ser el siete, cuando habla de la aplicación de las tarifas fijadas, en el numeral uno dice: *las tarifas serán aplicables de lunes a domingo respetando la jornada diurna y nocturna dispuesta a excepción de los días festivos y feriados debidamente establecidos por la autoridad competente en los cuales se aplicarán los valores fijados para la tarifa nocturna*; sí es de lunes a domingo quiere decir que el sábado y el domingo rige la tarifa diurna, eso es como está establecido, quizás habría que aclarar esa situación.

Después en el artículo siete, que debería ser el ocho, dice que: *las operadoras deberán presentar un plan anual de mejoras de calidad del servicio*; y, después en la disposición transitoria segunda, dice: *que deben hacerlo hasta el 31 de enero de cada año*; dado que estamos a finales de marzo, me parece que no es aceptable esperar hasta el 31 de enero que se entregue este plan, yo creo que deberíamos incorporar una disposición transitoria en que digamos que: *Por esta primera vez, las operadoras está obligadas a presentar ese plan de mejora en un plazo de 60 días, desde la publicación de esta ordenanza*, de tal manera, que no tengamos que esperar casi 10 meses, para conocer estas mejoras en la calidad, sino que habida cuenta que es una demanda fundamental de parte de la ciudadanía y de los usuarios que se exija que esta primera ocasión este plan de mejoras sea mucho más acotado y acercado en el tiempo.

Respecto a la disposición derogatoria única, hay una decisión respecto a las tarifas para el nuevo aeropuerto, esas tarifas están derogadas también y se empezará a aplicar el

funcionamiento como está planteado aquí, es decir, con los valores que fueron señalados en el cuadro, me parece que eso debería aclararse, en el tema del aeropuerto había una necesidad de servicio distinta y habría que revisar la consistencia de aquello.

Finalmente respecto a los contenidos del artículo cinco que en realidad debería ser el artículo seis, yo lo que creo es que, deberíamos tener una explicación que nos diga ¿Por qué no se respetan los valores acordados en los estudios técnicos? El concejal Granda decía que esto no es fijado por nadie sino el resultado de un estudio técnico y eso no está siendo respetado.

En el estudio técnico que tenemos en nuestras manos habla de la arrancada \$0,47, acá está poniendo \$0,50, el costo por kilómetro en el informe técnico es \$ 0,30, acá se está poniendo \$0,40, es decir, se está incrementado el 33%, si es que yo, en eso voy a suscribir la base para una decisión de esta naturaleza que involucra no solamente a los taxistas y a la autoridad sino también a los ciudadanos que tomamos el taxi, creo que lo más razonable es que esto esté debidamente sustentado en los informes técnicos y llama la atención entonces de que no se han respetado los valores de los informes técnicos; y, es más en esto quiero señalar, en función de lo que incluso aquí algunos colegas han señalado; si uno lee la conclusión a la que llega el estudio complementario realizado por la Universidad Católica, fechado en marzo del 2015, en la conclusión dice: *Con una corrida referencial en el mercado se esperaría que con una salvaguardia del 15% de la importación de llantas en promedio en mercado el precio de venta al público no se viera afectado con un incremento mayor al 5%*; es decir, ese es el valor que está señalando el estudio técnico de la Universidad Católica que, estamos reconociendo como base para esta decisión, sin embargo, si uno revisa los incrementos propuestos entre el estudio original de enero del 2015 y el estudio complementario de marzo del 2015, aparecen situaciones que no se compadecen con ese valor del 5%. Por ejemplo en la arrancada, el estudio original establece \$0,30, el estudio complementario \$0,47, es decir, un incremento del 57%, y lo que se está planteando es \$0, 50, es decir, un incremento del 67%.

Sí es que la conclusión del estudio dice, que el impacto en uno de los componentes del costo, pero como bien lo reseña el Secretario, el costo operacional es la suma de los costos fijos; los costos variables; los costos de capital y el tema de las salvaguardias afectaría a una porción de los costos variables que tiene que ver con los neumáticos y en alguna porción de los costos fijos que tiene con el taxímetro; uno esperaría como dice el estudio, el incremento no es mayor del 5%; la diferencia entre el estudio original y el ajustado no

debería ser mayor al 5%. Sin embargo, insisto en el caso de la arrancada el impacto es el 57%; en el caso del minuto de espera, el estudio original dice \$0,6; y, se está planteando \$0,10, es decir, un incremento de 66,67%. Insisto, cuando la conclusión del estudio técnico es que el incremento no debería ser mayor al 5%, y en el caso de la tarifa diurna mínima es de \$.1,32 a \$1,45, un incremento de casi el 10%; insisto cuando el estudio dice: *que el impacto no debería ser mayor a 5%*, es decir, lo que yo quiero señalar es que, y vamos a concordar con lo que aquí se decía, se requiere que esta decisión, por la delicada naturaleza de la misma y por el impacto que tiene sobre los usuarios y por supuesto sobre el ingreso de quienes prestan el servicio de taxis, que se está comprometiendo además a los temas de calidad; debería estar respaldado efectivamente en un informe técnico coherente y consecuente, y esto me parece que debería ser aclarado, porque además me di el tiempo de hacer los cálculos conforme están las fórmulas matemáticas que es lo que el Secretario dice: que es el resultado de la tabla.

• **CÁLCULO TARIFARIO:**
PROPUESTA TARIFARIA



La estructura tarifaria contempla valores que se sustentan en fórmulas matemáticas y sobre los cuales se entablaron mesas de diálogo con el sector del taxismo, de tal forma que permita obtener una tarifa real sustentada en aspectos sociales y económicos de la realidad de la ciudad.

CONCEPTO	TARIFA DIURNA	TARIFA NOCTURNA
Valor de Arranque	\$ 0,50	\$ 0,50
Valor por kilómetro recorrido	\$ 0,40	\$ 0,40
Valor por minuto de espera	\$ 0,10	\$ 0,10
Carrera mínima*	\$ 1,45	\$ 1,75

*El valor de la carrera mínima se ha definido considerando la distancia promedio recorrida en dos punto cinco kilómetros (2.5 kms).

En la tabla de los valores que se sustentan en fórmulas matemáticas, las fórmulas matemáticas cuando se aplican no llegan a esos valores, es decir, con los datos que están

consignados en el estudio técnico; los datos de costo de mano de obra; de seguros; los costos legales; los costos administrativos; los costos operacionales, utilizando los mismos valores, porque evidentemente no tengo capacidad para corregir esos valores que, supongo, son los que resultan de la investigación de campo realizada por los técnicos de la Universidad Católica, es decir, utilizando esos valores no se llega a esos números.

Entonces, a mí me parece que deberíamos tener todos, la absoluta claridad y confianza de que la decisión que estemos tomando se base efectivamente en el estudio técnico y por tanto, yo creo que debería aclararse los valores que se derivan del estudio técnico y las reales motivaciones para poner estos valores que distan de los que están aprobados en el estudio y que no se compadece con las conclusiones escritas por el mismo estudio, en donde dice: *que el impacto no es mayor al 5% y es parcial*. Es decir, uno no debería esperar incrementos ni siquiera del 5% y como les acabo de mencionar, están planteados incrementos del 60%. Yo estoy hablando en función de lo que dice el estudio de la Universidad Católica, no me estoy inventando los datos, estoy revisando el estudio de la Universidad Católica, que es lo que nos hemos comprometido básicamente.

A mí me parece, señor Alcalde, compañeros concejales, que es fundamental que tengamos estas precauciones de tal manera que, en esta y en todas las decisiones a las que tengamos que llegar, esas decisiones nos den la tranquilidad que están fundamentadas en estos estudios técnicos, más aun cuando es una entidad independiente y de tanto prestigio como la Universidad Católica, la que nos provee de este insumo que yo considero fundamental para la construcción de política pública y por tanto creo que es lo que deberíamos justipreciar en su verdadera dimensión el avance importante que significa pasar de ese ofrecimiento a una decisión fundamentada en un dato técnico, que es el que las propias autoridades municipales nos han entregado a los concejales para que podamos orientar nuestra decisión. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejales Freire

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE: Gracias señor Alcalde, señores concejales, estimados ciudadanos aquí presentes, también quisiera felicitar la decisión tomada por esta revisión de tarifas, no solamente a usted señor Alcalde y al Concejo, sino también a los señores taxistas por la voluntad que han tenido en llegar a un acuerdo. Yo creo que ésta es la mejor forma de solucionar los problemas.

He revisado el informe jurídico, que es lo que a mí más me interesa, y lo que se ha buscado en ese informe es ver que la ordenanza sea legal y constitucional, que no violente ninguna norma constitucional y así lo dice el señor Procurador. Existe un informe técnico, un informe legal y una socialización que es muy importante; las dudas tendrá que resolver el señor Secretario de Movilidad, en cuanto a las tarifas lo que manifiesta el señor concejal Páez, eso tiene que el señor Secretario de Movilidad dar los justificativos correspondientes, porque no debe haber duda alguna en las tarifas, para que después no existan problemas.

Yo quisiera resaltar la parte positiva del taxismo, remontarnos un poco la historia, ayer estuve curioseando en el internet y he determinado que el taxismo es uno de los oficios más antiguos que existe en el país y en el mundo, nace por la idea de Franz Von Taxis, en el año de 1504, y tiene un significativo etimológico, el taxismo también, viene del griego táxi métron; táxi significa tasa, lo que se cobra a cambio de la prestación de un servicio; y, métron que equivale a medida. El vocablo en cuestión significa literalmente medida en función de la distancia recorrida y el tiempo transcurrido de la prestación del servicio del vehículo con chofer, y allí también se deriva lo que llamamos taxímetro, en base a eso, se ha hecho el estudio de la Universidad Católica, en base a conceptos, estudios técnicos y además de experiencias tenidas en otros lugares.

Los primeros taxis que vienen a Quito son en el año 1906, se trae de Francia carros a vapor, que reemplazan a las carretas de finas maderas que eran tiradas por fuertes caballos y se estacionan en la Plaza del Teatro para formar el primer control de taxis, juntos a ellos nacerá los precursores del taxismo profesional. El servicio se realiza en lo que es el centro histórico y también dentro y fuera de la ciudad, la cooperativa más antigua de la ciudad es la de la Plaza del Teatro No. 1, que inicialmente funciona en 1920, ya va a cumplir 100 años de servicio a la ciudad

Es necesario, señor Alcalde, resaltar estas cosas, este servicio es importante, yo utilizó bastante el taxi, siempre converso con los señores taxistas y son el referente más idóneo, saben de la política del país, en campaña son las verdaderas encuestas de carne y hueso, yo en campaña utilice mucho el taxi y sabía que usted iba a ganar y así fue, porque los taxistas me decían que usted va a ganar.

El tema, señor Alcalde, es que en realidad como dijo Mario Granda, doce años que no se han revisado las tarifas y políticamente siempre tenemos temor en subir las tarifas porque

tenemos una imagen política que conservar y eso no debe ser así. Deben hacerse los análisis técnicos y jurídicos necesarios como se ha hecho en estas mesas de trabajo y llegar a un acuerdo con los señores taxistas.

Yo veo allí observaciones de tipo técnico que se debía pagar \$0,47 no \$0,50, desde luego eso tendrá que justificar Darío, pero veamos la parte social, la parte económica, el beneficio no es solamente para los ciudadanos, el beneficio debe ser para ellos también.

La única recomendación que tendría aquí, señores concejales, es respecto al artículo siete de la ordenanza que mejora la calidad; la mejora de calidad no está solamente en darle al ciudadano sino también pedirles y recomendarles a los señores taxistas que esto también ha sido lo que, cuando subo al taxi, se han quejado es que por favor se pague los salarios que establece la ley a los trabajadores con relación de dependencia de ellos, solo así tendremos un mejor servicio, tener trabajadores que ganen lo justo y que puedan mantener a sus familias. Yo personalmente, me alegro mucho que entre a debate esta ordenanza que es importante para un gran número de ciudadanos, para un gran número de un gremio que viene dando servicio por muchos años a la ciudad. Gracias señor Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Salvador

CONCEJALA DRA. RENATA SALVADOR: Señor Alcalde, señores concejales, público presente, yo me alegro que al fin se haya tomado en cuenta a un sector tan importante de la ciudad como es el sector de los taxis, un sector sin el cual el transporte de los ciudadanos se vería afectado gravemente.

El señor Alcalde ha tomado con mucha seriedad y responsabilidad este tema tan delicado que por años ha sido olvidado. En efecto, por primera vez en doce años se ha tomado en consideración el difícil trabajo de los señores taxistas, quienes ni siquiera cuentan, en su mayoría, con una seguridad social, no están afiliados al IESS, trabajan exponiendo su vida día y noche para servicio a la ciudadanía; es innegable que en estos doce años han subido todos los valores desde los insumos para los carros; llantas; aceites; mantenimiento; la comida y ellos no han tenido un incremento de tarifas, lo cual ha generado para ellos trabajar, inclusive, a veces a pérdida.

Yo espero que el Concejo, en esta ocasión, luego de debatir pueda aprobar las tarifas para los señores taxistas, pero igual yo pido como retribución por parte de este gremio que podamos tener un servicio de calidad, de calidez y sobre todo de seguridad. No es ajeno a ninguno de nosotros que cuando nos subimos a un taxi, lo primero que nos preguntan es para dónde se va y si no le conviene el destino, le dice bájese no más porque me voy para otro lado, eso también quiero de los señores taxistas que seamos recíprocos y trabajemos porque el trabajo es trabajo, adónde sea que se vaya el usuario, hay que servirle y hacerlo con buena voluntad y así todos estaremos contentos y viviremos en paz. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Del Pozo

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO: Gracias Alcalde, concejales, compañeros taxistas presentes el día de hoy, yo creo que esta decisión que se está tomado el día de hoy, era una decisión indispensable en razón de la economía que tiene la ciudad. En razón ya de doce años que no se había subido la tarifa de los señores transportistas, de los señores taxista específicamente, y era indispensable que tomemos “al toro por los cuernos” y tomemos decisiones importantes para la ciudad. Si bien es cierto, que esto definitivamente es muy importante para los señores taxistas, también golpea y afecta hasta cierto punto a la economía de determinado grupo social, por eso es indispensable también que implementemos desde ya de manera prioritaria y urgente aquello que estamos estableciendo en la ordenanza en temas de calidad de servicio.

Es indispensable que pongamos a disposición del público este tema para que tengamos esa retroalimentación indispensable en el uso del servicio del taxismo, para saber qué tipo de servicio estamos teniendo; yo estoy seguro que los señores taxistas en un 90, 95, 99% aplican un servicio de calidad porque cuando nos subimos somos bien recibidos, se conversa, se dialoga, estamos al tanto de las encuestas populares como decían por aquí que realmente eso es cuando uno se sube a un servicio ideal de taxi, pero también a veces se ha escuchado muchas quejas de parte algunos usuarios, por eso es indispensable que esta línea telefónica que estamos estableciendo para poder generar esta interacción entre el usuario y la autoridad se ponga al servicio de los ciudadanos, de manera urgente, señor Alcalde y señor Secretario.

Es indispensable, también revisando la ordenanza ya en el ámbito jurídico, establecer alguna disposición general o transitoria, ya podremos verle en el ínterin previo al segundo

debate, que establezca las rutas donde no estaría vigente estas tarifas que estamos estableciendo el día de hoy, rutas fijas que a veces hay desde el hiper centro hacia las parroquias rurales; hacia el sector del aeropuerto, por ejemplo.

También ver si, efectivamente, está inmerso en esta tarifa el sector de Tumbaco – Cumbayá; las rutas intraparroquiales, que hoy por hoy en Cumbayá - Tumbaco no se está usando muy adecuadamente el tema de taxímetro, y creo que es indispensable que hagamos ese tipo de aclaraciones, para que quede totalmente claro a la ciudadanía y al gremio de los señores taxistas, sí se aplica o no estas tarifas en estos sectores.

Creo que es indispensable también, habida cuenta de que estamos aumentando la tarifa, esto va a conducir a que muchas más personas quieran integrarse a esta nueva prestación de servicio porque vuelve a convertirse en algo rentable para el gremio; que se revise urgente y técnicamente la cantidad de taxis que necesitamos en el Distrito Metropolitano de Quito, y por supuesto atado a ello también un control fehaciente y más claro en relación a lo que es el taxismo ilegal.

Hemos visto con mucha preocupación, en días pasados que de buena manera ya ha sido solventado en alguna medida el tema de la inseguridad que ha ocasionado a veces el secuestro exprés que en ciertos casos se lo da con taxis no legalizados; y, realmente lo que nos corresponde como Municipio, es otorgar esas seguridades a los ciudadanos para que puedan usar el taxi de una manera segura. Yo creo que es necesario también, que analicemos esta temática y que la comencemos a discutir.

Mis felicitaciones a todo el cuerpo colegiado que estuvo interviniendo en esta negociación, al gremio del taxismo, aplaudo este incremento de la tarifa. Yo creo que es indispensable en razón del buen servicio que prestan a la ciudadanía y su contraprestación es la buena calidad del servicio y estoy seguro que así lo harán, muchas gracias señor Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Maldonado

CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO: Gracias Alcalde, compañeros, compañeras concejales, señores transportistas. Hay un tema de preocupación, señor Alcalde, que no se menciona en la ordenanza y es el de la seguridad; y eso sabemos todas y todas que nos afecta a nosotros como ciudadanos, para nosotros cuando cogemos el taxi como

ciudadanos lo que esperamos es llegar al sitio de destino absolutamente seguros, porque sabemos que el taxista como así lo llamamos, creo que todos, es el amigo del ciudadano que va a cuidar esa vida, sin embargo, lo que suele suceder muchas de las veces es que cuando embarcamos a nuestros hijos, nuestros familiares lo que hacemos es tomar el número de la placa, eso nos debe decir mucho; eso nos debe decir que estamos dudando de ese servicio; en ese sentido la ordenanza no establece ningún tema respecto de la seguridad.

Sale de la sala de sesiones el concejal Lic. Eddy Sánchez, 11h20 (20 concejales)

Nosotros debemos garantizar fundamentalmente, aparte del tema técnico del establecimiento justo de las tarifas, del servicio de calidad, que ese servicio sea seguro, debería ser el taxi seguro, más allá de los esfuerzos que está haciendo el gobierno por poner las cámaras, los botones de pánico, etc., debe haber un compromiso explícito por parte del gremio de ¿Cómo vamos hacer esto? Ustedes saben señores transportistas que recientemente se capturaron a cinco, lo que tiene que hacer la Municipalidad efectivamente es terminar de una sola vez con el taxismo informal, porque efectivamente no hay ninguna garantía y esto más bien lleva a la confusión, entonces, se mezcla y se pone como decimos vulgarmente “en el mismo saco a todo el mundo”, cuando las organizaciones de los transportistas pueden con muchas formas, a través de la tecnología ser monitoreados, etc., de tal forma que, en un acuerdo con el Municipio, podríamos dar esa garantía, efectivamente tenemos las noticias de actualidad y lo que se dice en medios es que no se sabe si son o no regularizados, eso no está bien.

Entonces, es una preocupación enorme, nosotros más que analizar los otros aspecto de importancia sin duda, es esta seguridad que cuando llamemos al servicio de taxi, cuando nosotros cojamos un taxi, podamos llegar a un destino seguro, eso yo personalmente considero que está siendo falta justamente en la ordenanza, un compromiso desde el gremio y por otro lado también, ver cómo se puede constituir veedurías ciudadanas que también ayuden a garantizar ya luego el uso adecuado del taxímetro, el servicio de calidad y absolutamente todo.

Recordar nada más compañero Marco Ponce que ahora es el primer debate, no podemos votar el día de hoy, pero esto es bueno que haya sido en dos debates, que sea una ordenanza porque permite analizar con mayor profundidad las cosas; cuando el concejal

Páez hace referencia al informe técnico de la Universidad Católica, está hablando del informe técnico no de la posición que tiene él como concejal sino del informe técnico; como ha dicho el doctor Freire, ya tendrá que el Secretario de Movilidad explicar, tiene que hacerse bien el instrumento legal de tal manera que mañana no haya problemas. No se trata aquí de ganarse o no los aplausos, se trata de hablar con la verdad y hacer la cosas bien. Gracias Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Garnica

CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA: Gracias Alcalde, buenos días concejales, concejales, un saludo especial para los compañeros taxistas. Quiero que me permita Alcalde, en primera instancia estar de acuerdo con las observaciones de forma, realizadas por el concejal Páez, me parecen muy pertinentes y unas de ellas hasta coincido en el que iba a proponer.

En lo que tiene que ver con las salvaguardias, yo si quiero que se me permita dar lectura a la conclusión del estudio para no tergiversar cuál es el espíritu de esta conclusión sino lo que es expresamente mencionado, la conclusión dice: *“Tomando en cuenta los puntos antes mencionados, así como contacto con importadores de llantas, se ve que en ningún caso el traspaso del incremento de la salvaguarda en 15% será traspasado totalmente al cliente final, existen tanto temas estratégicos de las empresas, como estructural de las mismas que les permite dar flexibilidad al momento de manejar este incremento, con una corrida referencial en el mercado se esperaría que con una salvaguarda de 15% en la importación de llantas, en promedio en mercado el precio de venta al público no se viera afectado con un cremento mayor al 5%, la afectación solo existe, en llantas y taxímetro”*. Esto es importante resaltar y tal como menciona la conclusión, habla específicamente de llantas y taxímetro, no es que este 5% se aplica para la fijación de tarifas tal como está previsto en el cuadro que se expone en la pantalla ¿Qué quiero decir? El resultado del cuadro del incremento de un dólar a \$1,45 nunca se va a reflejar o va a corresponder al 5%, entonces, la conclusión es exacta y refiere a las salvaguardias en el caso de las llantas y taxímetro, no en el caso de las tarifas, ni la conclusión de las tarifas.

Segundo, si es necesario que se aclaren los diferentes temas, para eso también el Presidente de la Comisión de Movilidad convocará inmediatamente a una sesión, misma que pido desde ya, y estando presente el Secretario de Movilidad, que se le invite al consultor para,

sobre todo, discutir las fórmulas y el alcance de las mismas con la aplicación de lo que estamos en este momento aprobando.

Es necesario también que nosotros aclaremos en el Concejo y que quede en actas, lo siguiente: cuando nosotros en campaña suscribimos un acuerdo, lo hicimos sobre varios puntos y necesidades que tienen los señores taxistas, en ninguno de ellos estuvo previsto el alza de la tarifa. El día de hoy estamos abordando ese tema, porque ya han mencionado mis compañeros ediles, es más de doce años que han tenido que padecer mientras las remuneración básica unificada sube anualmente, el precio de las tarifas se ha mantenido congelada por doce años. Mientras la inflación y una serie de aspectos han venido creciendo año tras año, las tarifas no, esto es un tema de justicia que se está haciendo el día de hoy.

Adicionalmente, yo sí quiero dejar en claro un tema, mucho se está satanizando por parte de determinados ediles y ¡qué pena! que no esté uno de ellos aquí, que nosotros hemos tenido un acuerdo previo; yo debo decir con mucho orgullo que en las listas de concejales Suma - Vive, estuvieron dos candidatos taxistas y déjenme decirles, una semana más de campaña y ellos estaban sentados en unas curules aquí.

Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, 11h24 (19 concejales)
--

¿Por qué nosotros involucramos a los señores compañeros del taxismo? Precisamente porque al ser uno de los problemas fundamentales, la movilidad, quien como ellos que están en el día a día, recorriendo las calles, 24 horas muchos de ellos, para que sean parte de la solución en este problema de la movilidad. Desde luego hay que dejar sentado y un exhorto a los compañeros dirigentes para que a su vez ustedes transmitan a todos sus agremiados, los compañeros taxista que también hay que comprometerse en cumplir con lo que establece esta ordenanza y lo que establece un principio moral propio de cada uno de nosotros, en primera instancia el buen servicio a los usuarios. Segundo: que no dependa la ruta del taxista sino la ruta de la necesidad del usuario. Tercero: que usen el taxímetro 24 horas, son compromisos elementales que no deberían constar en la ordenanza, pero que lamentablemente nos hemos visto obligados a que así sea.

Un tema muy importante es que ustedes, conozcan que no sólo el tema coercitivo nace de esta ordenanza, ya está reflejado en la Ley de Tránsito y en otras ordenanzas, que el

incumplimiento va conllevar inclusive al retiro del permiso de operaciones, esperemos no llegar a eso. Nosotros estamos seguros que el día de hoy surge un compromiso entre ustedes como representantes del gremio y también un compromiso por parte de la Municipalidad, con la vigilancia obviamente de la ciudadanía.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Lic. Eddy Sánchez, 11h27 (20 concejales)

Yo quiero terminar, señor Alcalde, primero resaltando nuevamente el hecho de su apertura al diálogo, este es otro ejercicio y otra muestra más que, con el diálogo todo es posible, con el diálogo todo se puede; escuchando a las partes todo es factible y en este caso frente a la aspiración de los señores taxistas, de acuerdo a los informes técnicos y legales se ha llegado a mediar. No es, lamentablemente, para ustedes lo que pidieron al inicio pero para el pueblo quiteño cuidando los bolsillos de los quiteños y quiteñas se ha llegado a esta media en la implementación de esta tarifa.

Por esto, señor Alcalde, reiterando y ya estando aquí presente el Presidente de la Comisión de Movilidad, muy comedidamente, para que de inmediato se convoque a una sesión extraordinaria de la misma y se invite al consultor para absolver al interior de la Comisión y trasladar para segundo debate todas las inquietudes que aquí se han presentado. Mocionar que ya declaremos conocida este proyecto de ordenanza, para continuar con el tratamiento del orden del día.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Apoyo.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Castañeda

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Gracias buenos días señor Alcalde, compañeros y compañeras concejales, señores que nos visitan, yo tengo una inquietud muy puntual, al señor Secretario de Movilidad, en días pasados nosotros en la Comisión de Desarrollo Parroquial, le invitamos a usted y asistió en su nombre el Ing. Roberto Novoa, y le hacíamos la consulta sobre este tema y la ordenanza, si bien es cierto esta ordenanza habla de lo urbano parroquial, él nos había referido de que se iba a dar un tratamiento especial y que había que trabajarse en una ordenanza para la ruralidad en este caso, porque esta ordenanza no topaba ni hablaba del sector rural. Entonces, yo quiero saber exactamente ¿Cuál es el ámbito de esta ordenanza en el sector rural? Aparte de lo

que ya han mencionado algunos compañeros concejales, de que en el tema de la ruralidad, realmente el uso del taxímetro, por ejemplo, no diría ni siquiera irregular, a veces no existe el taxímetro en las parroquias rurales, entonces, yo quisiera saber exactamente cuál es el ámbito de esta ordenanza en el sector rural. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Vamos a una segunda intervención del concejal Páez con lo cual cerramos las intervenciones de los concejales y el señor Secretario va a absolver las inquietudes presentadas.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Una aclaración para el concejal Garnica, respecto a mi observación en la primera intervención, en el informe complementario fechado marzo del 2015, al que se refieren esas conclusiones, es el incremento respecto al informe fechado en enero del 2015, que ya considera incrementos, es decir, mi observación no es respecto al dólar sino al dólar treinta y dos, el que ya está considerado en el informe del 2015. En el informe complementario se aclara que el impacto de la salvaguardias no es mayor al 5% y es parcial, por tanto, al ya incremento estudiado en enero del 2015, es en donde tiene que verse, yo creo que eso hay que tener presente porque ahí me parece, que tenemos claridad respecto a lo que estamos decidiendo y estamos concretando que, efectivamente, una decisión de este tipo este soportada en un informe técnico coherente y consistente que nos permita a los concejales tener suficientes elementos de juicio.

SEÑOR ALCALDE: Señor Secretario

DR. DARÍO TAPIA - SECRETARIO DE MOVILIDAD: Gracias señor Alcalde, para ir en orden con la intervención de ustedes señores concejales, decir que si bien es cierto con la gente de atención especial, señorita concejal Cevallos, creo que el taxismo en Quito ha sido un referente siempre han sido los primeros en apoyar, el tema por ejemplo de las elecciones y toda la vida han sido referente nacional del apoyo que han sabido dar incluso gratuito al tema de gente con cuidados especiales, gente de la tercera edad, no creemos tener ningún problema en poder afianzar el tema, pero decir que siempre más bien ha sido un referente nacional como el taxismo en Quito, ha manejado el tema de la discapacidad.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, 11h30 (21 concejales)

Segundo, el tema de las parroquias rurales, que ha sido una preocupación de muchos señores y señoras concejales, si bien es cierto la Ley Orgánica de Tránsito menciona con claridad de que el taxímetro tiene competencia en el ámbito de todo el Cantón, no podemos desconocer lo que pasa con las parroquias rurales, es decir, un tema es tener una tarifa en el hiper centro en la parte urbana y también en las parroquias de influencia como son parroquias que ya están en la parte urbano marginal a la parte rural, Calderón, Carapungo, Cumbayá, Tumbaco, Conocoto, que sin duda alguna tienen toda la posibilidad de tener un taxímetro, pero ¿Qué pasa con las que están mucho más allá? ¿Qué pasa con Pintag, con Nono, con Nanegalito? Es decir, parroquias que indudablemente deben tener otro estudio y otro análisis de caso, por lo tanto, esta ordenanza es para poder tener claridad en lo que son tarifas de los taxis en la parte urbana y en la parte de influencia, si ustedes quieren para la ciudad como son las parroquias ya mencionadas, sin duda alguna que en este momento se está trabajando ya con la socialización, señorita concejala, con el tema de lo que son las parroquias. Nos hemos reunido ya con los dirigentes del taxismo en todo el tema de la parte rural, y estamos ya trabajando al respecto para que sea ámbito de otra ordenanza, este tema.

Segundo, indudablemente, que también el tema del taxi el aeropuerto debe tener una referencia adicional, los señores taxistas del aeropuerto tienen rubros que no se tiene en la parte urbana o de las compañías y cooperativas que tiene su servicio aquí en la parte del hiper centro, tienen que pagar costos muy elevados por arriendo, por tacos, por un tema de uniformes, por un tema de estar 24/7, tienen hasta tres conductores porque trabajan 24/7 y esa es la obligación que tienen, por lo tanto, en el tema del taxismo en el aeropuerto, sin duda, alguna que va a tener una referencia especial para que, como habían dicho las propias señoras y señores concejales, se tenga que analizar un tema de costos por punto, de la cabecera parroquial hacia diferentes sectores o entre parroquias para que de esa manera exista claridad también para los usuarios.

En cuanto a los temas de fondo que había mencionado el señor concejal Páez, tengo algunos temas que sin duda alguna son importante aclararlos. Primero, el costo de la operación subió a 30 kilómetros en el estudio de la Universidad Católica, porque primero se hizo la suposición matemática de que los compañeros del taxismo no tenían todos los datos, o la Universidad no tuvo todos los datos para generar cierto tipo de rubros. Me explico, la Universidad Católica hizo un estudio de campo además muy detallado, pero sin embargo nunca fue consensuada en el costo de la gasolina, no todos los compañeros

del taxismo ponen gasolina extra, muchos ponen gasolina súper, eso no se contempló en el estudio y por lo tanto esta Secretaría de Movilidad considero que era importante tomar en cuenta el hecho de que la gasolina súper y la gasolina extra no tenían un referente, no podíamos mencionar a cada unidad y lo que hizo es tener un promedio de \$1,80 el galón para que de esa manera se pueda tener claridad en cuanto al costo del combustible.

Segundo, en cuanto a las salvaguardias fue un estudio de segunda opinión, pues en todo el estudio que había hecho la Universidad Católica ni siquiera se imaginaba que iba a ver precios adicionales por el tema del COMEX, por lo tanto, cuando se habla del 5% es simplemente a las llantas importadas, pues se consideró en un estudio de boca en boca a los compañeros del taxismo de que mucha gente no ocupaba llanta nacional por el tiempo de durabilidad de la misma, y mucha gente utilizaba por el tiempo de la llanta en cuanto al uso, llantas importadas, por lo tanto, la afectación real es muy importante en cuanto al tema de llantas y es por eso que la Secretaría en conjunto con la Universidad Católica consideró tener un promedio en que el 50% podrían ser llantas nacionales y un 50% adicional con llantas importadas.

Además, también el estudio de la Universidad Católica contemplaba de que la tarifa nocturna comenzaba a las 22h00, cosa que no es cierto, recuerden señoras y señores concejales que la tarifa nocturna por un tema de disposición legal comienza a partir de las 19h00, por lo tanto, en este aumento que, claro, es un referente a lo que dice el Código Laboral, los compañeros del taxismo no necesariamente manejan sus propias unidades, además que es muy cansado estar doce o catorce horas en la unidad. Ellos para tener mayor rentabilidad, además contratan personas en la noche y este aumento tendría que ser indudablemente desde las 19h00, y no desde las 22h00, como estaban haciéndose; por lo tanto, la Secretaría en conjunto con las conversaciones con la Universidad Católica, también se aceptó que los parámetros promedios tenían que ser entre el día y la noche y comenzar desde las 19h00.

Al ser este un tema de resolución, además por primera vez dentro del Concejo Cantonal es importante notar de que el estudio de la Universidad Católica, nos sirvió mucho, pero no fue más que un referente, al ser este un estudio de campo completamente técnico no estaba dentro de la socialización con todo el gremio del taxismo, y fue allí cuando nos dimos cuenta de algunos temas que, sin duda alguna, pueden haber sido errores pequeños, pero que tomó la consideración necesaria esta Secretaría para avanzar a las tarifas de 50, 40, 10,

en el orden de arranque, kilómetros recorrido y minuto de espera Por qué? Por ejemplo, en el tema del gasto de llantas y rulimanes, se había contemplado en el primero estudio de la Universidad Católica un valor que el propio gremio se dio cuenta de que no era \$ 8 sino que estaba alrededor de \$ 49.

Segundo, la tasa de no ocupación del taxismo a nosotros también nos había preocupado, pues, obviamente un estudio de campo no teníamos todos los insumos necesarios para saber que no iba a ser a \$0,47, y a sabiendas de que había un tema de la tasa de no ocupación que estaba entre el 30 y 35%, decidió esta Secretaría, con un tema técnico subir a \$0,50, el valor del arranque. Por último, también decir que el número real de taxis en el cantón Quito, es el que justamente habíamos nosotros mencionado en la presentación, allí hay un error, señor concejal, pero ha sido más bien por el tema de que hay una demanda de acción de protección que se presentó y no habíamos contemplado este tema.

A la Comisión de Movilidad podríamos llevar los datos mucho más afinados para poder definirlo. Decir además que en el tema del aeropuerto, también cuando se consideró el tema de la resolución por parte de la Secretaria de Movilidad anterior, en cuanto a las tarifas del aeropuerto, hay temas que en los estudios también se llegó a un consenso con el taxismo y nosotros estamos haciendo exactamente igual, hay temas que nos parecían muy lógico en tema de los compañeros del taxismo que nos mencionaban sobre todo a los ya explicados y es por eso que se ha tomado esta decisión; y, por último decir que el ámbito de la ordenanza de la parte rural, como ya lo había mencionado, será contemplado en otra ordenanza para de una vez por todas observar las parroquias rurales alejadas a la parte urbana y por otro el tema del taxismo en el aeropuerto. Señor Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Sánchez

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Gracias señor Alcalde, estamos legislando para el 13% de la población que utiliza taxi, ya legislamos para el 76% que utilizaba transporte público.

Ningún criterio, ni siquiera el criterio respetable del Procurador es vinculante para la Comisión y para el Concejo, los estudios técnicos, las consultorías son referentes, yo me refería justamente que no era solamente la consultoría y la ampliación de ese estudio de la Universidad Católica el único sustento técnico sino lo que acaba de mencionar el señor

Secretario de Movilidad. Hay muchas más variables que están allí consideradas, no solamente combustible, la preferencia en cuanto a llantas importadas, etc., que están en los estudios que se pueden profundizar un poco más.

Yo lo que quiero insistir, señor Alcalde y miembros del Concejo, que el eje central de la discusión no está en si son tres centavos más o tres centavos menos, el quiteño es generoso, señor Alcalde, no es pesetero. Quiere calidad y quiere seguridad, y le estamos garantizando con los artículos 5, 6, 8, disposiciones generales donde se establece el plan de mejoras de calidad, donde los taxistas se han comprometido a cumplir como grupo respetable que es, y donde la autoridad tiene la obligación de hacer cumplir.

Yo creo que ese discurso debemos articularlo hacia afuera, en el sentido de que estamos dando un paso sustancial, fundamental hacia la mejora de la calidad, y que no estamos reeditando viejas prácticas en las que la autoridad con los agremiados establecían un acuerdo sin un tercer actor, los ciudadanos, han existido mesa de diálogo hasta la saciedad, habrá la necesidad de seguir recogiendo observaciones, esto no es una camisa de fuerza, todavía tenemos tiempo para perfeccionarlo pero se debe rescatar eso, señor Alcalde, fundamentalmente, y sobre todo algo porque se deja a veces con cierta duda en la población de que no va a existir un cambio, el cambio no viene con la sanción a la ordenanza, es todo un proceso paulatino que recoge una actitud de todos los sectores ciudadanos, taxistas, y autoridades para ir mejorando en base a un plan operativo y sobre todo a una planificación de fiscalización y control que la Comisión de Movilidad que presido se ha comprometido a dar seguimiento, así como con el pico y placa, cada seis meses evaluar esa mejora sustantiva, y en esa dirección debemos avanzar. Agradezco realmente la atención, igualmente apoyo la moción de que se dé por conocido, no podemos votar en este primer debate. Muchas gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Albán:

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Quiero respaldar el pedido del concejal Garnica, en el sentido de que se haga un taller, para explicar entre primero y segundo debate algunos aspectos que no han sido suficientemente explícitos en los documentos de apoyo y argumentos adicionales.

Me parece a mí que, algunas de las cosas que ha dicho, no es la primera vez que pasa, que se ha dicho en esta sesión debe costar en un informe ampliatorio, deben estar registrados, porque son explicaciones que le dan consistencia o mayor argumentación a lo que soporta la decisión, pero que no se desprenden necesariamente de los documentos al menos distribuidos al conjunto de concejales. Me parece que, con las observaciones hechas, se debe avanzar en un informe ampliatorio complementario; se debe tener el taller; se debe recibir, efectivamente, al consultor que hizo el estudio para que explique detalladamente la metodología. Qué explique con precisión cuál fue el proceso para llegar a estas conclusiones; que se diga exactamente en qué aspectos se consideraron los estudios; en que aspectos se incorporaron otros criterios para poder tener una explicación consistente de los resultados finales.

Evidentemente hay que buscar una precisión en los textos, porque lo que se acaba de decir de que, hay ciertas parroquias que deben tener un tratamiento particular no consta en la ordenanza, esto puede generar una profunda confusión. Entonces, hay que hacer ajustes, por ejemplo para el tema de las parroquias rurales, seguramente para otros temas más que ya lo han mencionado. Yo creo que para el segundo debate deben llevarse ese conjunto de precisiones al seno de la discusión y documentado.

SEÑOR ALCALDE: Concejales Garnica:

CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA: Gracias Alcalde, se entendió mal el pedido mío y por eso resaltaba que estando aquí el Presidente de la Comisión, le pedía muy comedidamente que convoque, con el carácter de urgente, a una sesión extraordinaria de la Comisión de Movilidad, ojalá para el día de mañana, para tratar lo que el día de hoy se ha mencionado, y si es necesario tener la presencia del consultor para que nos absuelva las preguntas que sean del caso. Caso contrario nos correspondería el día miércoles, pero yo creo que si es importante por el respeto a los compañeros taxistas que demos celeridad al tratamiento de este tema, sobretodo viendo que son situaciones que plenamente se van a justificar por parte de la Secretaría, ya lo ha dicho el día de hoy y que serán recogidas en el informe final para conocimiento y aprobación en segundo debate y con eso, me ratifico Alcalde tal como propuse que declaremos conocido en primer debate y sigamos trabajando. Estando en uso de la palabra me ratifico en lo que le mencionaba a Carlos, el 5% de la salvaguarda, hacemos referencia exclusiva, al tema de las llantas y del taxímetro. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Del Pozo:

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO: Gracias Alcalde, simplemente sólo recordar y solicitar al Presidente de la Comisión que haga pública la convocatoria para que todos los concejales que tiene observaciones puedan aportar y ser parte de esta sesión en la Comisión de Movilidad para que esto sea lo más ágil posible y no nos mandemos en talleres que a veces pueden alargar la situación, comparto la idea de Sergio de que esto sea lo antes posible, simplemente eso, recordarles que todos los concejales podemos estar en las comisiones permanentes como miembros y poder aportar con las sugerencias que uno crea, pero que se lo haga de manera urgente. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Sánchez:

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: De una vez voy a hacer pública mañana a las 16h00, Comisión Extraordinaria de Movilidad para procesar y avanzar con la presencia del consultor, están invitados todos. Muchas gracias.

SEÑOR ALCALDE: Declaro conocido en primero debate el proyecto de ordenanza en discusión y será la comisión, la que procese las observaciones, comentarios y las inquietudes que han sido expuestas.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1 SR. JORGE ALBÁN	✓			
2 LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓			
3 SR.TA. CARLA CEVALLOS	✓			
4 ABG. DANIELA CHACÓN	✓			
5 SRA. GISSELA CHALÁ	✓			
6 ABG. EDUARDO DEL POZO	✓			
7 DR. PEDRO FREIRE	✓			
8 SR, SERGIO GARNICA	✓			
9 DR. MARIO GRANDA	✓			
10 SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
11 ING. ANABEL HERMOSA	✓			
12 PROF. LUISA MALDONADO	✓			
13 DRA. RENATA MORENO	✓			
14 ING. CARLOS PÁEZ	✓			
15 SR. MARCO PONCE	✓			
16 ECON. LUIS REINA	✓			
17 SR. LUIS ROBLES	✓			
18 DRA. RENATA SALVADOR	✓			
19 LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
20 SRA. KAREN SÁNCHEZ	✓			

21	SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22	DR. MAURICIO RODAS ESPINEL - ALCALDE METROPOLITANO	✓			
VOTACIÓN TOTAL		22 votos a favor			

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR UNANIMIDAD (22), **RESUELVE** DAR POR CONOCIDO EN PRIMER DEBATE EL PROYECTO DE ORDENANZA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA CALIDAD Y FIJACIÓN DE LA TARIFA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL EN TAXI EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO. (IC-O-2015-055).

SEÑOR ALCALDE: Señor Secretario por favor pasemos al siguiente punto del orden del día.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL:

II. Resolución para la fijación de la remuneración del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito.

Salen de la sala de sesiones la concejala Sra. Gissela Chalá; y, los concejales: Dr. Mario Granda; Ing. Carlos Páez; y Lic. Eddy Sánchez, 11h48 (17 concejales)

SEÑOR ALCALDE: Quisiera pedirle a la señora Administradora General que realice una breve exposición sobre el tema.

DRA. ALEXANDRA PÉREZ - ADMINISTRADORA GENERAL: Señor Alcalde, señores concejales, hemos preparado una presentación sobre este tema.

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización en su artículo 358, habla de la remuneración y las dietas y dice: (Procede a dar lectura de la diapositiva siguiente:



CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN

“Artículo 358.- Remuneración y Dietas.- Los miembros de los órganos legislativos de los gobiernos regionales, metropolitanos, municipales y parroquiales rurales son autoridades de elección popular que se regirán por la ley y sus propias normativas, percibirán la remuneración mensual que se fije en acto normativo o resolución, según corresponda al nivel de gobierno.

En ningún caso la remuneración mensual será superior al cincuenta por ciento (50%) de la remuneración del ejecutivo del respectivo nivel de gobierno, y se deberá considerar irrestrictamente la disponibilidad de recursos.”

Como todos conocemos, en días pasados, el 25 de febrero, se emitió una nueva base legal a través del Acuerdo Ministerial MDT-2015-041, en su Artículo 4 y procede a dar lectura de la diapositiva siguiente:

REVISIÓN REMUNERACIÓN MENSUAL UNIFICADA DEL SEÑOR ALCALDE Y SEÑORES CONCEJAES



BASE LEGAL:


Acuerdo Ministerial No. MDT-2015-0041, del 25 de febrero del 2015.-

“Art. 4.- Es obligación y responsabilidad del Concejo Municipal de cada Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal emitir el acto normativo o resolución respectiva que regule su escala remunerativa sujetándose a los techos remunerativos determinados en el artículo 2 del presente acuerdo, observando criterios de austeridad y su real capacidad económica y financiera.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- El Concejo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales aprobará su sistema de clasificación y valoración de puestos sobre la base de la escala de pisos y techos determinada en el artículo 2 del presente Acuerdo, de conformidad con lo señalado en la disposición Transitoria Décima de la LOSEP, y observando criterio de austeridad y su real capacidad económica y financiera.”

En dicho Acuerdo Ministerial se clasificaron por diferentes tipologías los municipios, en este caso el Municipio de Quito está clasificado como tipo A, y se habla de que la remuneración del Alcalde tendrá un piso de \$4.509 y un techo de \$5.510.



TIPOLOGIA MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

NIVEL	CLASIFICACION MUNICIPAL	REMUNERACION MENSUAL UNIFICADA		ROL DEL PUESTO
		PISO	TECHO	
EJECUTIVO	A	4.509	5.510	ALCALDESA/ALCALDE



PROPUESTA CON UNA REDUCCION DEL 6% A LA REMUNERACION QUE PERCIBE ACTUALMENTE EL SEÑOR ALCALDE

NIVEL	GRADO DEL PUESTO	DENOMINACION	RMU ACTUAL Resolución de Alcaldía No. A 0022 del 03/10/2011	RMU PROPUESTA
EJECUTIVO	1	ALCALDE METROPOLITANO	5,850	5,500.00
LEGISLATIVO		CONCEJAL METROPOLITANO	2,925	2,750.00

**Ingresan a la sala de sesiones los concejales Dr. Mario Granda y Lic. Eddy Sánchez,
11h53 (19 concejales)**

Luego de hacer un exhaustivo análisis técnico, jurídico y financiero, la propuesta que presentamos señor Alcalde y señores concejales, es que el Alcalde Metropolitano, que en la situación actual tiene un sueldo de \$5.850, que está por debajo del techo que regía hasta el mes pasado de \$6.200, pase hoy a tener una remuneración unificada de \$5.500, que estaría por debajo del techo del Acuerdo Ministerial.

En ese sentido, los señores concejales pasarían de una remuneración actual de \$2.925 a una remuneración propuesta de \$2.750, estaríamos por debajo del techo establecido por el Ministerio de Relaciones Laborales.

Así mismo, señor Alcalde y señores Concejales es necesario señalar que a nivel de la Dirección Metropolitana de Recursos Humanos y en coordinación con las distintas empresas y fundaciones municipales seguimos trabajando en un proceso de racionalización y optimización del recurso humano, para poder dar claras señales de austeridad.

La propuesta que cuenta también con el criterio jurídico del señor Procurador y evidentemente el respaldo de la Dirección Financiera, con base a que esto se trata de una disminución, por lo tanto, no habría ningún problema a nivel financiero, tiene respaldo jurídico, técnico y financiero.

SEÑOR ALCALDE: Gracias señora administradora. Concejales Ponce

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Muchas gracias Alcalde, es totalmente entendible que este cambio en la remuneración del señor Alcalde proviene de una disposición superior y del gobierno central, personalmente creo que cien mil dólares para sueldo del Alcalde de Quito estaría muy bien, sobre todo para los concejales, pero en todo caso en acatamiento de la disposición superior y siendo esto una responsabilidad, por una parte de la Comisión de Presupuesto y por otra parte del Concejo Metropolitano, simplemente para mocionar que se vote y se acepte tal cual la propuesta, que acaba de exponernos la Administración General.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Garnica

CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA: Simplemente quiero secundar la moción.

SEÑOR ALCALDE: ¿Alguna observación? Señor Secretario someta a votación ordinaria la aprobación de la resolución presentada, por favor.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Procedo a tomar votación ordinaria sobre la aprobación de la propuesta presentada por la Administración General en esta sesión.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1 SR. JORGE ALBÁN	✓			
2 LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓			
3 SR.TA. CARLA CEVALLOS	✓			
4 ABG. DANIELA CHACÓN	✓			
5 SRA. GISSELA CHALÁ				✓
6 ABG. EDUARDO DEL POZO	✓			
7 DR. PEDRO FREIRE	✓			
8 SR. SERGIO GARNICA	✓			
9 DR. MARIO GRANDA	✓			
10 SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
11 ING. ANABEL HERMOSA	✓			
12 PROF. LUISA MALDONADO	✓			
13 DRA. RENATA MORENO	✓			
14 ING. CARLOS PÁEZ				✓
15 SR. MARCO PONCE	✓			
16 ECON. LUIS REINA	✓			
17 SR. LUIS ROBLES	✓			
18 DRA. RENATA SALVADOR	✓			
19 LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
20 SRA. KAREN SÁNCHEZ	✓			
21 SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22 DR. MAURICIO RODAS ESPINEL - ALCALDE METROPOLITANO	✓			
VOTACIÓN TOTAL	20 votos a favor			

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Señor Alcalde por unanimidad de los presentes, queda aprobada la propuesta en referencia.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (20), **RESUELVE**
APROBAR LA RESOLUCIÓN SIGUIENTE:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que**, el artículo 240 de la Constitución, en su parte pertinente establece: “(...) los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias, y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales (...)”;
- Que**, el literal d) del artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (en adelante “COOTAD”) establece, entre otras atribuciones del Concejo Metropolitano, la siguiente: “(...) d) Expedir acuerdos o resoluciones en el ámbito de sus competencias para regular temas institucionales específicos o reconocer derechos particulares. (...)”;
- Que**, el artículo 323 del COOTAD establece: “El órgano normativo del respectivo gobierno autónomo descentralizado podrá expedir además, acuerdos y resoluciones sobre temas que tengan carácter especial o específico, los que serán aprobados por el órgano legislativo del gobierno autónomo, por simple mayoría, en un solo debate y serán notificados a los interesados, sin perjuicio de disponer su publicación en cualquiera de los medios determinados en el artículo precedente, de existir mérito para ello (...)”;
- Que**, el artículo 338 del COOTAD, establece: “(...) Cada gobierno regional, provincial, metropolitano y municipal tendrá la estructura administrativa que requiera para el cumplimiento de sus fines y el ejercicio de sus competencias y funcionará de manera desconcentrada. La estructura administrativa será la mínima indispensable para la gestión eficiente, eficaz y económica de las competencias de cada nivel de gobierno, se evitará la burocratización y se sancionará el uso de cargos públicos para el pago de compromisos electorales. (...) Cada gobierno autónomo descentralizado elaborará la normativa pertinente según las condiciones específicas de su circunscripción territorial, en el marco de la Constitución y la ley. (...)”;
- Que**, el artículo 354 del COOTAD, señala: “Los servidores públicos de cada gobierno autónomo descentralizado se regirán por el marco general que establezca la ley que regule el

servicio público y su propia normativa. (...) En ejercicio de su autonomía administrativa, los gobiernos autónomos descentralizados, mediante ordenanzas o resoluciones para el caso de las juntas parroquiales rurales, podrán regular la administración del talento humano y establecer planes de carrera aplicados a sus propias y particulares realidades locales y financieras. (...)”;

Que, mediante Acuerdo No. 0041, de 25 de febrero de 2015, el Ministerio de Trabajo expide la escala de pisos y techos de las remuneraciones mensuales unificadas para los servidores de los gobiernos autónomos descentralizados municipales;

Que, la Disposición General Primera del Acuerdo No. 0041, señala: *“El Concejo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales aprobará su sistema de clasificación y valoración de puestos sobre la base de la escala de pisos y techos determinada en el artículo 2 del presente Acuerdo, (...)”*;

Que, mediante oficio No. 000808-UD-DMRH-2015, de 26 de marzo de 2015, la Dirección Metropolitana de Recursos Humanos emite su informe técnico respecto del reajuste de la remuneración mensual unificada del señor Alcalde Metropolitano y las señoras y señores Concejales Metropolitanos, en cumplimiento de lo dispuesto en el Acuerdo No. 0041; y,

Que, mediante oficio No. 108, de 23 de marzo de 2015, la Procuraduría Metropolitana emite su informe legal, en el cual señala que corresponde en este caso al Concejo Metropolitano apobar el reajuste de la remuneración mensual unificada del señor Alcalde y las señoras y señores Concejales Metropolitanos.

En ejercicio de la competencia establecida en los artículos 87 literales a) y d), y 323 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito.

RESUELVE:

Artículo 1.- Expedir la escala remunerativa correspondiente al Nivel Ejecutivo (Alcalde Metropolitano); y, de las señoras y señores Concejales Metropolitanos (sobre la base del 50% de la remuneración mensual unificada del señor Alcalde Metropolitano), de conformidad a lo establecido en el informe técnico contenido en el oficio No. 000808-UD-

DMRH-2015, de 26 de marzo de 2015, de la Dirección Metropolitana de Recursos Humanos, conforme el siguiente detalle:

Nivel	Grado del Puesto	Denominación	RMU Actual (Resolución de Alcaldía No. A 0022 del 3 de octubre de 2011)	RMU Propuesta
Ejecutivo	1	Alcalde Metropolitano	USD. 5.850	USD. 5.500
Legislativo		Concejal/a Metropolitano/a	USD. 2.925	USD. 2.750

Disposición general.- Encárguese de la ejecución de la presente resolución a la Administración General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y sus órganos dependientes, en lo que a cada uno corresponda.

Disposición final.- La presente resolución entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el 30 de marzo de 2015.-

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito,

EJECÚTESE:

Dr. Mauricio Rodas Espinel

ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente resolución fue discutida y aprobada en sesión pública extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, el 30 de marzo de 2015; y, suscrita por el Dr. Mauricio Rodas Espinel, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito el

Lo Certifico.- Distrito Metropolitano de Quito,

Dr. Mauricio Bustamante Holguín

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

SEÑOR ALCALDE: Una vez evacuados todos los puntos del orden del día, declaro clausurada la sesión. Gracias.

SIENDO LAS ONCE HORAS CON CINCUENTA Y CINCO MINUTOS, DEL LUNES TREINTA DE MARZO DEL AÑO DOS MIL QUINCE, SE CLAUSURA LA SESIÓN PÚBLICA EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.

**DR. MAURICIO RODAS ESPINEL
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**DR. MAURICIO BUSTAMANTE HOLGUÍN
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

Transcripción: Esther L.