

ACTA No. 2015 – 70 – E

SESIÓN EXTRAORDINARIA DE 4 DE MAYO DE 2015

SIENDO LAS DIECIOCHO HORAS CON VEINTIOCHO MINUTOS, DEL LUNES CUATRO DE MAYO 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. SR. DAVID BERMEO | CONCEJAL |
| 3. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ | CONCEJALA |
| 4. LIC. SUSANA CASTAÑEDA | CONCEJALA |
| 5. SRA. GISSELA CHALÁ | CONCEJALA |
| 6. ABG. EDUARDO DEL POZO | CONCEJAL |
| 7. DR. PEDRO FREIRE | CONCEJAL |
| 8. DR. MARIO GRANDA | CONCEJAL |
| 9. SR. MARIO GUAYASAMÍN | CONCEJAL |
| 10. ING. ANABEL HERMOSA | CONCEJALA |
| 11. PROF. LUISA MALDONADO | CONCEJALA |
| 12. DRA. RENATA MORENO | CONCEJALA |
| 13. ING. CARLOS PÁEZ | CONCEJAL |
| 14. SR. MARCO PONCE | CONCEJAL |
| 15. ECON. LUIS REINA | CONCEJAL |
| 16. DR. ANTONIO RICAURTE | CONCEJAL |
| 17. LIC. EDDY SÁNCHEZ | CONCEJAL |
| 18. SRA. KAREN SÁNCHEZ | CONCEJALA |
| 19. SRA. IVONE VON LIPPKE | 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: Buenas noches señoras y señores concejales, público presente. Bienvenidos a esta sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito. Señor Secretario, por favor, dígnese constatar el quórum.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Si señor Alcalde, señoras y señores concejales, buenas noches. Contamos con la presencia de diecinueve señoras y señores concejales, más su presencia, con lo cual tenemos quórum legal para iniciar la sesión.

SEÑOR ALCALDE: Gracias, señor Secretario, una vez que se ha 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, de lectura a la norma citada.

<p>Ingresan a la sala de sesiones la concejala Srta. Carla Cevallos y el concejal Sr. Sergio Garnica, 18h30 (21 concejales)</p>
--

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 allí la norma citada, señor Alcalde.

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

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

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

SEÑOR SECRETARIO GENERAL:

- 1. Segundo debate del proyecto de Ordenanza Metropolitana que crea y regula el subsistema de transporte público de pasajeros por Teleférico, funicular y otros medios similares (IC-O-2015-076)**

SEÑOR ALCALDE: Concejal Sánchez.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Gracias señor Alcalde, señores miembros del Concejo, público en general; la Comisión de Movilidad pone a consideración del Concejo la matriz de las observaciones recogidas en el primer debate del Concejo Metropolitano de Quito, respecto del proyecto de ordenanza de implementación del subsistema “Quito Cables”.

La observación presentada por el concejal Carlos Páez, respecto de aclarar en el artículo 1, que este tipo de proyecto es un subsistema que forma parte del Sistema Integral de Transporte, de acuerdo a lo establecido en la Ordenanza No. 194, ha sido acogida y consta ya en el texto para segundo debate.

La observación del concejal Carlos Páez, respecto de eliminar el artículo 6 e incorporar el texto del artículo 6 en el artículo 19, para integrar en un solo artículo, ha sido acogida favorablemente y consta ya en el documento definitivo para segundo debate.

La observación del concejal Carlos Páez, relacionado con la aclaración que debe hacerse al literal c) del artículo 8, esto es que implica la gestión integral debido a que en el régimen jurídico del Sistema Integral Metropolitano de Transporte Público, se asignan responsabilidades que son indelegables a la autoridad pública, no ha sido acogida en todo el texto, en el sentido de que así como está planteado en el texto original no contraviene ni afecta a norma jerárquica superior expresa alguna.

En lo relacionado con el artículo 11, observación que hace el concejal Carlos Páez, establecer la vinculación que tiene el subsistema con el resto de elementos del Sistema Integrado de Transporte Masivo, indica su observación, incorporar en el artículo la disposición, en cuanto a que se señale cuál es el vínculo del subsistema con los demás subsistemas, no ha sido acogida, en vista de que como se expresa en los artículos 1 y 2 ya está de manera adecuada diferenciada esa aclaración.

El concejal Pedro Freire, manifiesta que en el literal d) del artículo 13, se debe reemplazar las palabras “predios inventariados” por “bienes inmuebles inventariados”, se acoge esa observación y consta en el artículo 13 del texto que tienen ustedes en sus manos.

El concejal Pedro Freire, igualmente manifiesta que se deben unificar los artículos 15, 16 y 17, en un solo artículo, ya que se encuentra dentro de la normativa legal vigente, referente al tipo de compensaciones y pagos por intervención en espacios privados, ha sido acogida favorablemente y se ha sintetizado en un solo artículo, tal cual como observa y propone el concejal Pedro Freire.

La concejala Soledad Benítez, manifiesta que se debe definir quién va a asumir los gastos de esta infraestructura en la modalidad público privado, o privado, no ha sido acogido por no ser pertinente en cuanto a la naturaleza de este instrumento jurídico, ya que ésta es una norma jurídica que lo que hace es establecer pautas de orden jurídico para lo que serán luego los desarrollos futuros de proyectos de iniciativa privada, iniciativa pública o iniciativa público privada; no siendo pertinente no ha sido acogida esta observación.

La observación de la concejala Soledad Benítez, en el artículo 15, afectación y expropiación de inmuebles privados, en cuanto a señalar en caso de que administre un privado; en caso de expropiación cuál sería la figura jurídica para expropiar ese bien o entregar a un privado, está acogido textualmente como dice, no es que estoy leyendo mal, no ha sido acogida por no ser pertinente tampoco, ya que este es un instrumento jurídico que va a regular el desarrollo de futuros proyectos, en la modalidad de proyecto privado; proyecto de economía mixta; público privado, se especificará en el proyecto mismo, la ordenanza no debe contemplar ese tipo de expresiones.

La concejala Soledad Benítez, igualmente manifiesta que acerca de la obtención de la Licencia Metropolitana Urbanística, en caso de que opere el sistema, se contradice con el artículo 56, literal c) de la Ordenanza No. 156, está aclarado ya en la disposición general segunda, por lo tanto no ha sido acogida tampoco.

En cuanto al modelo de gestión, la concejala Soledad Benítez, hizo esta observación: establecer una disposición transitoria del tiempo en que se trabajará dicho modelo, igualmente no es pertinente porque la ordenanza no establece ni regula tiempos, plazos en función de cada uno de los modelos si no que establece las pautas jurídicas

para las iniciativas que puedan presentarse sean del sector público, privado o público privado, si fuera el caso.

La concejala Anabel Hermosa, manifiesta que en el artículo ocho se debe agregar al final del literal c), acerca de la gestión directa, incluir que es responsabilidad de la Administración Municipal la implementación de políticas y directrices, no ha sido acogida, toda vez de que así como está redactada la ordenanza no contraviene norma jurídica y jerárquica superior; y, este tipo de rectorías no ha sido en ningún momento afectado en este proyecto de ordenanza.

En el artículo doce, la concejala Anabel Hermosa, manifiesta también que se debe considerar la infraestructura actual existente, como no es una ordenanza que establece acciones operativas específicas, tampoco ha sido acogida esta observación.

El artículo 8, el concejal Patricio Ubidia, manifiesta que se debe eliminar el literal d), respecto de las alianzas públicas privadas, siendo ésta una modalidad contemplada entre los artículos 273 y 284 del COOTAD, no nos hemos permitido eliminar, ya que es parte, justamente, del concepto que estamos impulsando en el proyecto de ordenanza, que tienen en sus manos.

La concejala Luisa Maldonado, manifiesta que en los artículos 7 y 8 deben definirse y agregarse en el texto lo establecido en la Ordenanza No. 406 sobre la economía popular y solidaria, siendo pertinente ha sido acogida y consta en el texto esta observación.

La concejala Luisa Maldonado, igualmente manifiesta que en el artículo 17, tipos de compensación, lo establecido no cabe de acuerdo al informe de la Procuraduría Metropolitana, como ya fue acogida la observación del concejal Pedro Freire, de sintetizar esos tres artículos en uno solo, se ha acogido esta observación.

Estas son las observaciones que han sido presentadas, planteadas; unas ya fueron tratadas aquí en el Concejo; otras llegaron por escrito y que ponemos a consideración para segundo debate, muchas gracias señor Alcalde.

CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA: Buenas tardes con todas y todos los concejales, público presente. Como todo documento es perfectible hasta el último instante y estando en el momento oportuno para poder incorporar varios asuntos, yo quisiera que me permitan agregar varios aspectos que han venido directamente de la Secretaría de Movilidad.

Yo quiero pedirle a Darío que tenga la gentileza de acercarse, para ir con él indicando cuáles son las incorporaciones que son oportunas en este momento y que van ayudar a mejorar el texto que ha sido preparado y presentado por el Presidente de la Comisión.

En primera instancia, quisiera referirme a la página tres del proyecto de ordenanza, en el tercer inciso, que se agregue en lo que dice el texto: *“siguiendo los lineamientos del Plan de Trabajo de la Administración Municipal, en el ámbito del mejoramiento de los sistemas del transporte público, se hace necesaria la implementación de un nuevo subsistema de transporte público que permita dota de un servicio moderno”,* hasta ahí es el texto original y lo que se pide que se incorpore es lo que doy lectura a continuación: *“coma, seguro, veloz, con elevada capacidad, que ahorre espacio, rentable, con un balance medio ambiental positivo, capacidad óptima de integración urbanística, rápida ejecución; y continua el texto que está original, y conexos a los sitios de difícil accesibilidad vehicular y especiales condiciones topográficas,* entonces como ven estamos pidiendo que se incorpore el tema de: *seguro, veloz, con elevada capacidad, que ahorre espacio, rentable, con un balance medio ambiental positivo, capacidad óptima de integración urbanística, rápida ejecución.*

Siguiendo con las sugerencias de la Secretaría de Movilidad, así mismo en la parte considerativa, sin que afecte nada de fondo sino más bien se incorpora un considerando que me permito dar lectura y que hace referencia al artículo 283 del COOTAD, dice: *que el artículo 283 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece en su segundo inciso que sólo de manera excepcional los gobiernos autónomos descentralizados, regionales, provinciales, metropolitanos y municipales, podrán delegar la prestación de servicios públicos de su competencia a la iniciativa privada, ésta delegación se realizará mediante acto normativo del órgano componente. Cuando el gobierno autónomo descentralizado respectivo, no se encuentre en capacidad técnica y económica de gestionar directamente un servicio público o en caso de calamidad pública o desastre natural.* Como ven, lo que estamos incorporando es, precisamente, lo que tiene que ver con las competencias de la iniciativa privada.

Continuando con el texto de la ordenanza, en el artículo 2 se haría la siguiente inclusión, el artículo 2 señala: *Ámbito de aplicación: Las disposiciones contenidas en la presente ordenanza metropolitana se aplicarán integralmente al subsistema de transporte público de pasajeros por cable del Distrito Metropolitano de Quito. Lo que voy a señalar a continuación es lo que se estaría solicitando que se incorpore: como prolongaciones del sistema, ampliación tangencial de las líneas existentes del transporte público de personas, sistemas de transporte público independiente, para la conexión con*

aeropuertos, zonas industriales y autovías; y sigue el texto original del artículo 2 de la ordenanza que dice: en lo referente al diseño, planificación, estrategias, implementación, evaluación y monitoreo del desempeño de los prestadores del servicio así como el impacto de este en la comunidad, ejecución, operación y la explotación del subsistema general.

En el artículo 4, de la misma manera se solicita la incorporación de lo siguiente; dice el artículo 4 del Subsistema: El subsistema de transporte público de pasajeros por cable constituye un transporte masivo eléctrico que busca dar solución al traslado de los ciudadanos así como mejorar la conectividad con los barrios periféricos de la ciudad, lo que voy a leer a continuación, es lo que pedimos que se incorpore: *los valles y parroquias rurales aledaños al;* y, sigue el texto original: Distrito Metropolitano de Quito, para ellos se podrá recurrir entre otros, a los siguientes tipos de transporte por cable, es decir lo que pedimos que se incluya son las palabras: *los valles y parroquias rurales aledaños.*

El artículo 5 quedaría de la siguiente manera, es un texto propuesto por la Secretaría de Movilidad que dice: *Espacio aéreo: para los efectos de la presente ordenanza metropolitana se define como espacio aéreo al espacio comprendido entre la cota más alta requerida por el sistema del transporte y su proyección hacia el nivel natural del terreno, a lo largo del trazado y en la franja comprendida por el ancho establecido, comprende a la línea de transporte e infraestructura, tales como: torres, estaciones, edificios técnicos, cables entre otros elementos, cuya sección medida en planta es de al menos 40 metros; 20 metros a cada lado, medidos desde el eje de la altura variable y aplicable a toda longitud de recorrido. Es decir, lo que aquí se está incorporando es la definición de lo que es espacio aéreo, de conformidad con los términos técnicos y estándares no sólo nacionales sino internacionales. Las dimensiones son las que están recogidas de acuerdo a la información técnica.*

En el artículo 7, a lo que se hace referencia a la iniciativa, que dice: *La iniciativa para la implementación o ejecución de un proyecto integrante del subsistema de transporte público de pasajeros por cable podrá corresponder a las empresas públicas metropolitanas que tengan competencia o a cualquier persona jurídica, nacional – extranjera, y lo que pedimos que se incorpore es: o consorcios;* y sigue el texto original que: *acrediten la suficiente capacidad legal, técnica y económica siguiendo los procedimientos contemplados para el efecto en la legislación vigente, es decir que aquí lo que se está incorporando es el término “consorcios”.*

En el artículo 8, modalidades de gestión, en la letra c)...

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: El de modalidades de gestión, es el artículo 7; y, el anterior era el 6.

CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA: Sí, perdón, es que se incorpora un artículo cinco con la definición de espacio aéreo.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Ya está en el texto.

CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA: ¿No sé si tienen el texto original? para ir revisando ahí; el último texto. Por favor, Darío, lo del espacio aéreo.

DR. DARÍO TAPIA – SECRETARIO DE MOVILIDAD: Hay una eliminación en el texto definitivo y es por eso que aquí está colocado ya como artículo 6, justamente es el que está leyendo como artículo siete.

CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA: El artículo que corresponde a modalidades de gestión, letra c), sería la siguiente incorporación, dice: *Toda iniciativa del subsistema de transporte de pasajeros por cable, podrá ser implementada bajo cualquiera de las modalidades siguientes: a, b y c.* El literal c), gestión integral directa por parte del sector privado, lo que se pide que se incorpore; y la modalidad de delegación podrá ser la de *concesión, asociación, alianza estratégica, u, otras formas contractuales, de acuerdo a la legislación vigente;* ese sería el agregado.

En el artículo que tiene que ver con líneas, estaciones y paradas, luego del texto que voy a dar lectura, se agrega lo siguiente; *la aprobación, modificación;* y, se agregaría lo siguiente: *“y ampliación de las líneas, estaciones y paradas del subsistema, es decir, se incorporaría la palabra “y ampliación”.*

En el artículo que tiene que ver sobre el tema de la movilidad, dice el artículo lo siguiente: *“Para definir las condiciones de movilidad que permitan el acceso a la infraestructura del subsistema de transporte de pasajeros por cable, se deberá considerar el análisis de los siguientes componentes: red vial existente, accesibilidad, estacionamientos y transporte motorizado y no motorizado. Lo que se incorpora después del punto seguido, sería lo siguiente: la aprobación de los mismos estará a cargo de la Secretaría encargada de la movilidad”,* la aprobación es el término que se incorpora en el texto.

El artículo 11, que habla de la infraestructura básica y de los servicios, el texto dice: *Se deberá adecuar la capacidad de carga de las redes de infraestructura y de los servicios*

básicos existentes para soportar la demanda que genera el proyecto; punto y coma; lo que se lo pide que se agregue es lo siguiente: en caso de no existir infraestructura y dotación de servicios básicos, el promotor deberá presentar y aprobar en las empresas respectivas la solución que técnicamente viabilice la ejecución del mismo, hasta ahí es el texto que se pide que se incorpore y sigue el que está presentado, implementado especialmente infraestructura propicia para atender necesidades de las personas con discapacidad.

El artículo que hace referencia a las afectaciones; en el literal a): afectaciones por el espacio aéreo, el texto dice: *“los predios que tengan esta afectación solicitarán el informe; ahí debe incorporarse la palabra “respectivo para determinar la cota máxima de edificabilidad, emitido por la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda”, es decir se agrega el término: “el informe respectivo”. Ahí dice: informe preceptivo, es respectivo en lugar de preceptivo.*

A continuación de ese mismo literal, se solicita que se incorpore lo siguiente: sobre el trazado de implantación se autorizará la instalación de torres o estaciones sobre edificaciones que se encuentren afectadas, de conformidad al inciso anterior, siempre y cuando se demuestre técnicamente su viabilidad. En la letra b) del mismo artículo que hace referencia a afectaciones por implantación de torres; los predios afectados por la implantación de una torre, se solicita que se incorpore el texto siguiente: *“a nivel de suelo o terreno natural”, hasta ahí es la incorporación y sigue el texto: “respetarán las áreas de afectación y retiros obligatorios de construcción”.*

En la letra c), en el área de las estaciones y paradas los predios afectados por la implantación de las estaciones o paradas, se solicita que se incorpore lo siguiente: *“que se encuentren a nivel de suelo...”* y continúa el texto que está en pantalla, considerarán un área perimetral destinada a espacio público; y, se pide que se incorpore el texto siguiente: *“las estaciones que se encuentren instaladas en altura deberán garantizar la pronta movilidad en vertical hacia los espacios públicos”.*

El siguiente artículo que habla sobre las afectaciones y expropiación de inmuebles privados, dice: *“si la afectación se diera en..”,* lo que solicita que se incorpore es lo siguiente: *“la totalidad o parte de...”*, y sigue el artículo: bienes inmuebles de propiedad privada, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito procederá a realizar los respectivos trámites de declaratoria de utilidad, que pide que se incorpore lo siguiente: *“con fines de expropiación total o parcial”;* y sigue el texto del artículo.

Esas son las observaciones de la Secretaría de Movilidad, que solicito a las señoras y los señores concejales, que sean consideradas; y, de mi parte yo quisiera...

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Una aclaración, señor Alcalde, ¿Son observaciones de la Secretaría de Movilidad?

CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA: Sí, de la Secretaría de Movilidad. Lo que acabo de dar lectura son recomendaciones de la Secretaría de Movilidad para que sean incorporadas en este segundo debate, para aprobación del Concejo Metropolitano. ¿Alguna duda, concejal Sánchez?

SEÑOR ALCALDE: Señor Secretario, yo quisiera un comentario de su parte respecto a lo que ha sido expuesto.

DR. DARÍO TAPIA – SECRETARIO DE MOVILIDAD: Hay algunos temas que, indudablemente, eran parte de lo que se había hablado, sin embargo hay otros temas que yo si quisiera aclarar que no son parte, sobre todo el tema del modelo de gestión, como por ejemplo el artículo 11, en el sentido de la infraestructura básica y los servicios; poner el texto en que de no existir infraestructura de servicios básicos, el promotor deberá presentar y aprobar, significaría que solamente le estaríamos poniendo y sesgando a un solo modelo de gestión y esto no es así, porque pueden existir como toda la ordenanza dice: otros modelos de gestión como la propia administración del Municipio, o en su defecto otras que, como dice la Ley de Tránsito, podrían ser en la iniciativa privada, en su totalidad como es el caso de los buses.

En el artículo 13, el tema no es “respectivo”, sino en verdad es “preceptivo”, como un tema técnico, señor Alcalde.

CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA: Muy bien, lo que mencioné al inicio, todo texto es perfectible y eso es lo que se trata. Al ser un tema tan importante para la ciudad, lo que se ha pretendido es incorporar estos elementos que son, por demás, importantes; y, lo que me permito sugerir a continuación es lo siguiente: *“que se incorpore un artículo en el cual se establezca lo siguiente: En consideración que el Subsistema de Transporte Público de Pasajeros por Cable, es un elemento consustancial e imprescindible para la operación del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, previsto dentro del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, declarase el interés social o público de todas las operaciones previstas en esta ordenanza, así como de aquellas que se deriven a su aplicación”*. Esto de declarar de interés social y público, me parece que

es muy importante, dada la trascendencia. Una disposición final que diga lo siguiente: *“Encargase a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, para que procedan a la afectación de los bienes inmuebles de propiedad particular, que resulten en las zonas o líneas de influencia del Subsistema de Transporte Público de Pasajeros por Cable, esto es importante para que con esa afectación ya no se expandan determinados proyectos sean urbanísticos o privados; y, de esa manera al momento de hacer las expropiaciones, no generemos mayores inconvenientes.*

Eso es lo que tengo que aportar al Concejo, gracias.

SEÑOR ALCALDE: Señoras y señores concejales ¿Algún comentario? Concejal Páez.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Por favor, quisiera una aclaración del artículo penúltimo que señaló Sergio Garnica, ¿Cuál es el sentido del penúltimo artículo que sugiere incorporar?

CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA: La intención mía al pretender que se declare de interés social o público, es darle la importancia que se merece este Sistema de Transporte por Cable, es decir así como al Metro de Quito se lo declaró bajo esas circunstancias como proyecto especial y público, de la misma manera estoy pidiendo que se lo declare a este proyecto.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: A mí me parece que es distinto, puesto que si nosotros asociamos al Sistema Integrado de Transporte como una especie de esqueleto, el Metro constituye su columna vertebral, ese es un hecho imprescindible; las costillas no son imprescindibles en la visión sistémica que se tiene del Sistema Integrado, por lo que a mí me parece que esa redacción no puede ser paralela, ya que esto funciona con una especie de alimentadores o de vías auxiliares importantes, como todas las demás del sistema pero no imprescindibles. Es decir, a mí me parece que es un hecho conceptual, yo no estaría de acuerdo con eso.

Quiero señalar que son muchas observaciones que hace Sergio Garnica, ¿No sé si tiene por escrito? Y que nos dé para revisar que es lo que está proponiendo, en razón de que no pudimos tomar nota de estas observaciones.

Yo quisiera añadir un par de observaciones más, señor Alcalde, en el artículo 7 que habla sobre las modalidades de gestión y tomando en cuenta, justamente, lo que señala el COOTAD que aquí ya fue mencionado. En el título séptimo “Modalidades de Gestión, Planificación, Coordinación y Participación”; en el capítulo 1

Modalidades de Gestión, a lo largo de todo el capítulo el COOTAD no reconoce la posibilidad de una gestión integral directa por parte del sector privado, lo que sí reconoce es el asignar por contrato la prestación de un servicio, es decir, esto además está recogido en la Ley Orgánica de Tránsito; en la Ordenanza No. 194 y está señalado en el COOTAD. En el COOTAD no habla de gestión integral porque el COOTAD reconoce que dentro de la integralidad de la gestión existen tareas y atribuciones que son inherentes e indelegables de la autoridad pública, por ejemplo: fijar los temas tarifarios y fijar las líneas de; en este caso en particular; integración entre este subsistema y el resto del subsistema.

El delegar integralmente la gestión a un operador privado, integralmente como está aquí señalado, me parece que conspira contra el concepto sistémico que debe alimentar y es reconocido en esta ordenanza, por lo tanto yo permito sugerir que se modifique y planteo efectivamente como moción que se incorpore dentro de la votación. En el artículo 7, Modales de Gestión, en el literal c) se reemplace por algo que diga: *“c) Gestión delegada al sector privado a través de contratos de operación”*, que es lo que señala el COOTAD, la Ley Orgánica de Tránsito, la Ordenanza No. 194, porque incluso de lo que menciona Sergio, no tomé nota totalmente del tema, pero él dice: *“gestión integral directa por parte del sector privado, en base a alianzas estratégicas”*, esa ya no es una gestión integral al sector privado. Una alianza estratégica implica la participación del público, por tanto no cabe en este numeral sino en el numeral anterior, lo cual es absolutamente lícito porque es una forma de asociación público – privado, lo que yo quiero señalar es que la gestión integral por parte del sector privado, no está reconocido en la ley, ni en nuestras ordenanzas, y por tanto le da un fundamento que está fuera de la normativa vigente a esta regulación.

Lo otro que quiero mencionar ahora, incluso, con la observación planteada por Sergio Garnica; en el artículo 10 de la movilidad: *“ya no plantea que el desarrollo de los estudios esté a cargo de la Secretaría”*, como consta en el texto que estamos revisando, sino plantea que sea la aprobación, con más razón ahí, insisto en la observación que hice en la sesión anterior, en el sentido de que el planteamiento urbanístico que recoge el problema de la movilidad y la solución de la movilidad debe necesariamente integrar con particular atención, no como un hecho tácito sino como un hecho absolutamente explícito de que el estudio contemple los niveles de integración física; operativa y tarifaria con el resto de elementos del sistema.

Insisto, yo creo que a lo largo de toda la lectura y de todo el debate quienes hemos intervenido, hemos reconocido la necesidad de que sea un sistema integrado, para que sea ese sistema integrado debe haber necesariamente esta identificación de cómo

se va a articular cada uno de los subsistemas con el resto de los elementos; porque como está planteado no lo señala en esa dimensión, hace un análisis del proyecto, abstraído, descontextualizado, eso es como está señalado aquí, porque fíjense que lo que dice es: red vial existente en función del proyecto; accesibilidad, se supone que a la infraestructura del proyecto; estacionamientos en el proyecto; y, el transporte motorizado y no motorizado, pero si estamos hablando de un sistema integral necesariamente tiene que definirse de qué forma infraestructural se van a articular las líneas que vamos a construir con el resto del funcionamiento del sistema.

¿Cómo será el sistema tarifario? ¿Cómo se va aplicar el tema tarifario? Eso tiene que estar claramente definido, porque caso contrario y peor aún si dejamos la gestión integral en manos de los privados, un operador privado podría definir la tarifa que le convenga; y esto me parece que es absolutamente opuesto a lo que aquí todos hemos reconocido como válido.

Por tanto, Alcalde, aparte de que se nos permita tiempo para revisar las observaciones que nos dio, Sergio Garnica, son tantas y me parece que las tiene por escrito, creo que sería saludable que nos pasen para poder revisarlas en su integralidad. Planteo estas dos modificaciones a la ordenanza. Resumo al artículo 7 reemplazar el literal c); y, en el artículo 10 incluir estos temas de la integración física, tarifaria y operativa.

SEÑOR ALCALDE: Declaro un receso.

A las 19h05, se declara en receso la sesión ordinaria de 4 de mayo de 2015.

A las 19h11, se reinstala la sesión ordinaria de 4 de mayo de 2015.

SEÑOR ALCALDE: Señor Secretario, por favor, dígnese constatar el quórum para reinstalar la sesión.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí, señor Alcalde contamos con la presencia de diecinueve señoras y señores concejales más la suya, con lo cual podemos reinstalar la sesión legalmente.

SEÑOR ALCALDE: Una vez constatado el quórum, declaro reinstalada la sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito. Tiene la palabra el concejal Sergio Garnica.

CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA: Gracias Alcalde, la finalidad de los aportes era para de una u otra manera incorporar elementos que no modifican el fondo de la ordenanza, pero en virtud de lo que acontecido, retiro todo lo dicho al inicio de la exposición y mociono que se someta a votación y se apruebe en segundo debate la ordenanza.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Apoyo la moción.

Ingresan a la sala de sesiones el concejal Econ. Luis Reina; y, la concejala Sra. Karen Sánchez, 19h14 (21 concejales)

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Quiero decir que no estaba en desacuerdo con las propuestas que hizo el concejal Garnica. En general me parecían unas cuantas puntualizaciones que en ciertos casos abundaban en detalles que podían estar implícitos, pero no alteraban el fondo; pero, bueno si el proponente lo retira tampoco me voy a ponerme más papista que el Papa.

Lo que sí quiero insistir es en la incorporación de las dos propuestas que presentó el concejal Carlos Páez, que son dos textos coincidentes en el contenido y en el fondo, además, con los que propuso el concejal Sergio Garnica; y que se resuelven con frases muy puntuales y específicas, a los artículos 7 y 10. Son dos frases muy puntuales y específicas que aclaran muy bien el sentido de lo que aquí ha sido una opinión de consenso y unánime de que la administración municipal es la que tiene la autoridad y competencia, que la gestión integral no puede ser delegada; que reconoce con perfecto derecho la posibilidad de que los sectores privados puedan desarrollar proyectos vía, una figura de concesión o algo similar, pero que de ninguna manera pueden asumir la autoridad global o integral del sistema; creo que la redacción que propone Carlos es absolutamente legítima; y, coincidente con lo que propuso Sergio Garnica, respecto a ese punto.

La segunda observación, igualmente es muy puntual y permite aclarar y consolidar el concepto de sistema, por lo que me permito sugerir, ante el retiro de la moción de Sergio, que estos dos puntos sean considerados por el pleno.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Antes de pronunciarme como Presidente de la Comisión de Movilidad, quisiera el criterio técnico del Secretario de Movilidad respecto de las observaciones que ha planteado el concejal Carlos Páez, en los artículo 7 y 10.

DR. DARÍO TAPIA – SECRETARIO DE MOVILIDAD: En primer lugar, estamos conscientes de que la competencia recae absolutamente en el Municipio de Quito, sin embargo es imposible creer que una ordenanza pueda ir en contra de una norma para siquiera pensar el hecho de que la planificación, regulación y el control puedan ser delegados, eso es completamente un tema antijurídico que no tendría ninguna validez, sin embargo es importante notar que lo que nos da a entender el artículo 7, literal c); estamos hablando de una gestión integral por parte del sector privado, tal y como este momento estipula la Ley de Tránsito respecto al tema de los buses; en el tema de los buses es integral.

Muchas de las veces, incluso el sector privado se hace cargo con el riesgo de la demanda, no sólo le estamos dando la oferta sino también de la demanda porque es en su gestión íntegramente del sector privado y es a eso lo que se refiere este literal, es decir, a la gestión directa por parte del sector privado, obviamente, en la explotación y en la operación del sistema pero jamás en la vida, poder siquiera pensar que la planificación o la regulación está en manos de un privado.

En segundo lugar, en cuanto al sistema integrado nosotros estamos convencidos, y por eso es que hemos recalado que esto es un subsistema del transporte terrestre que la competencia está a cargo del Distrito Metropolitano de Quito, pero jamás podríamos poner que también sea parte de un sistema integrado tarifario, porque en ese caso contrario estaríamos hablando de que, incluso, el sistema eje del sistema integrado de transporte como el Metro, tendría que seguir valiendo lo mismo que cualquier bus convencional y esa no es la situación; por eso es que podemos hablar de un sistema integrado intermodal pero jamás tarifario porque, de esa manera, perdería su esencia, señor Alcalde, señoras y señores concejales.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Como es evidente, de los cinco niveles en el ejercicio de las competencias: la rectoría, planificación, regulación, control y gestión; los cuatro primeros están siendo indelegables, siendo únicamente la gestión la que va a contemplarse, la Presidencia de la Comisión no acoge en el artículo 7; y, siendo también que la integración tarifaria planteada como está, la Secretaría de Movilidad está planteando este criterio, tampoco se acoge el artículo 10.

SEÑOR ALCALDE: ¿Algún otro comentario u observación? Señor Secretario, por favor, someta a votación nominal la moción presentada por el concejal Garnica, en el sentido de aprobar el texto de la ordenanza, tal como fue remitido desde la Comisión.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL:

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN*	✓			
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ*	✓			
3. SR. DAVID BERMEO	✓			
4. LIC. SUSANA CASTAÑEDA*	✓			
5. SRTA. CARLA CEVALLOS	✓			
6. SRA. GISSELA CHALÁ	✓			
7. ABG. EDUARDO DEL POZO	✓			
8. DR. PEDRO FREIRE	✓			
9. SR. SERGIO GARNICA*	✓			
10. DR. MARIO GRANDA	✓			
11. SR. MARIO GUAYASAMÍN*	✓			
12. ING. ANABEL HERMOSA*	✓			
13. PROF. LUISA MALDONADO*	✓			
14. DRA. RENATA MORENO	✓			
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓			
16. SR. MARCO PONCE*	✓			
17. ECON. LUIS REINA	✓			
18. DR. ANTONIO RICAURTE*	✓			
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			

- **CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN:** Sospechábamos que esto iba a suceder, no nos genera ninguna duda. Vamos a votar a favor, dejando constancia de las observaciones realizadas por el concejal Páez. Con plena constancia en las actas lo señalado por el concejal Páez, con el añadido de esta intervención que estoy haciendo porque el concepto de integralidad que efectivamente se introduce puede generar confusión; evidentemente no va a poder violentar la ley ni la norma, pero cuando las normas generan ambigüedad de confusión, es malo que suceda y cuando se habla, en el siguiente artículo, de un sistema tarifario no quiere decir que todas las tarifas tienen que ser iguales. El tema tarifario contempla la diversidad de tarifas conforme lo establece la autoridad, de tal manera que el argumento del Secretario no es adecuado.

Con la constancia precisa, clara, expresa de todo lo que estoy señalando y de que haremos vigilancia respecto a los contratos de concesión que se realizan con relación a este tema, mi voto a favor.

- **CONCEJALA MSc. SOLEDAD BENÍTEZ:** Con los comentarios de los compañeros concejales Jorge Albán y Carlos Páez, mi voto a favor.
- **CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA:** Con las observaciones realizadas por los compañeros concejales Jorge Albán y Carlos Páez, mi voto a favor.
- **CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA:** Siendo esto un sueño de Vive de hace muchos años y que lo ha potenciado la actual administración, con su Alcalde Mauricio Rodas, a favor.
- **CONCEJAL SR. MARIO GUAYASAMÍN:** Con las observaciones y los aportes que realizaran nuestros compañeros concejales Carlos Páez y Jorge Albán, esperando que esto conste explícitamente y de manera literal en las actas, a favor.
- **CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA:** De igual manera, señor Alcalde, considerando las observaciones, insistiendo en que deberíamos ir hacia la integración del sistema tanto en su parte modal, tarifaria, hay que considerar también lo antes dicho, en el sentido de que precaulemos el órgano regulador del Municipio de Quito, en cuanto a la planificación, regulación, el control, mi voto a favor.
- **CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO:** Muchas gracias, igualmente con las observaciones realizadas por los concejales Jorge Albán y Carlos Páez, nuestra responsabilidad radica fundamentalmente en precautelar que las cosas sean absolutamente transparentes; aquí se ha dicho una y otra vez que lo que abunda no estorba, no puede ser a conveniencia, debe ser, ojalá, en toda norma. Estábamos de acuerdo con la mayor parte de los temas planteados por el concejal Sergio Garnica, en vista de que no se ha aceptado ni lo del concejal Garnica ni de los concejales Albán y Páez, mi pedido de que conste claramente en las actas, mi voto a favor.
- **CONCEJAL SR. MARCO PONCE:** Con una aclaración, estamos votando sin observaciones lo que fue presentado por la Presidencia de la Comisión, en tal sentido y apoyando al proponente, a favor.
- **CONCEJAL ECON. LUIS REINA:** Dejando constancia de las observaciones presentadas por los concejales Jorge Albán y Carlos Páez, a favor.

- **CONCEJAL DR. ANTONIO RICAURTE:** Señor Alcalde, compañeras y compañeros concejales, siendo este un proyecto planteado y soñado por nosotros, por quienes hacemos parte del Movimiento Vive y que ahora, será plasmado por su administración, mi voto a favor.
- **SEÑOR ALCALDE:** Quiero señalar mi satisfacción por la aprobación de esta ordenanza, mediante la cual establecemos el marco jurídico que viabilizará uno de los proyectos emblemáticos de nuestra administración. Cumpliendo así uno de los compromisos de campaña más importantes, que hicimos con los quiteños, el proyecto del Sistema Quito Cables será una realidad.

Sale de la sala de sesiones la concejala Prof. Luisa Maldonado, 19h23 (20 concejales)

Hemos venido realizando importantes avances, lo que nos permitirá dentro de muy poco tiempo hacer de este proyecto un servicio que, sin duda, permitirá transformar el sistema del transporte público de Quito, modernizándolo y brindando a los barrios marginales de la ciudad, acceso a un sistema de óptima calidad; un sistema ambientalmente amigable; a un sistema que se integrará al resto de la red del transporte público integrado en el Distrito Metropolitano de Quito, de forma rápida, cómoda y segura. Eso es lo que hemos visualizado y esta ordenanza representa el marco jurídico que nos permite continuar avanzando.

Quiero manifestar mi profunda satisfacción porque este es un paso importantísimo en el proceso de hacer del Sistema Quito Cables, una pronta realidad en beneficio de los quiteños e insisto de manera muy particular de los barrios marginales adonde llegará el Sistema Quito Cables. A los barrios marginales del noroccidente, del centro, del suroriente de la ciudad; y, también, por cierto, va a servir a los valles que rodean al hipercentro de Quito. De esta manera, Quito está dando un salto fundamental hacia la modernidad en su sistema de transporte público metropolitano, brindándole la calidad de servicio que los quiteños se merecen.

Quiero agradecer y felicitar el trabajo de la Comisión de Movilidad, por supuesto, encabezada por el concejal Eddy Sánchez y por todos los miembros de la misma; también quiero reconocer el trabajo de la Secretaría de Movilidad durante todo este proceso; y, por supuesto también el apoyo de

todos los señores concejales a esta iniciativa que hoy se convierte en una realidad, en una ordenanza que viabiliza jurídicamente el que el Sistema Quito Cables se convierta en un proyecto que beneficiará a cientos, literalmente, cientos de miles de quiteños. Mi voto a favor.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Señor Alcalde, contamos con 22 votos a favor, con lo cual queda aprobada por unanimidad la ordenanza en discusión.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR UNANIMIDAD (22), RESUELVE APROBAR EN SEGUNDO DEBATE LA ORDENANZA METROPOLITANA QUE CREA Y REGULA EL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR TELEFÉRICO, FUNICULAR Y OTROS MEDIOS SIMILARES (IC-O-2015-076).

SEÑOR ALCALDE: Una vez abordado el único punto del orden del día y no habiendo más asuntos que tratar, declaro clausurada la sesión. Muchas gracias.

SIENDO LAS DIECINUEVE HORAS CON VEINTISÉIS MINUTOS SE CLAUSURA LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, REALIZADA EL LUNES CUATRO DE MAYO DEL AÑO DOS MIL QUINCE.

DR. MAURICIO RODAS ESPINEL
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

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