

ACTA No. 2018 – 197 – E

SESIÓN EXTRAORDINARIA DE 8 DE FEBRERO DE 2018

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓	
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓	
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓	
4. SRta. CARLA CEVALLOS	✓	
5. ABG. DANIELA CHACÓN	✓	
6. ABG. EDUARDO DEL POZO	✓	
7. DR. PEDRO FREIRE		✓
8. ABG. 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. ABG. RENATA SALVADOR		✓
18. LCDO. EDDY SÁNCHEZ	✓	
19. SRA. KAREN SÁNCHEZ		✓
20. MSc. PATRICIO UBIDIA	✓	
21. SRA. IVONE VON LIPPKE		✓
22. DR. MAURICIO RODAS, ALCALDE METROPOLITANO	✓	

SIENDO LAS ONCE HORAS DEL JUEVES OCHO DE FEBRERO DEL AÑO DOS MIL DIECIOCHO, SE INSTALA LA SESIÓN PÚBLICA EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, BAJO LA PRESIDENCIA DEL DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO, CON LA ASISTENCIA DE LAS SEÑORAS Y SEÑORES CONCEJALES SIGUIENTES:

- | | |
|-------------------------|-----------|
| 1. SR. JORGE ALBÁN | CONCEJAL |
| 2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ | CONCEJALA |

- | | |
|---------------------------|-----------|
| 3. LCDA. SUSANA CASTAÑEDA | CONCEJALA |
| 4. SRTA. CARLA CEVALLOS | CONCEJALA |
| 5. ABG. DANIELA CHACÓN | CONCEJALA |
| 6. ABG. EDUARDO DEL POZO | CONCEJAL |
| 7. SR. MARIO GUAYASAMÍN | CONCEJAL |
| 8. DRA. RENATA MORENO | CONCEJALA |
| 9. ING. CARLOS PÁEZ | CONCEJAL |
| 10. SR. MARCO PONCE | CONCEJAL |
| 11. LCDO. EDDY SÁNCHEZ | CONCEJAL |
| 12. MSc. PATRICIO UBIDIA | CONCEJAL |

ADEMÁS ASISTEN LOS SIGUIENTES FUNCIONARIOS:

ECON. MIGUEL DÁVILA CASTILLO	ADMINISTRADOR GENERAL
DR. JUAN CARLOS MANCHENO	PROCURADOR METROPOLITANO (E)
ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO	SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

SEÑOR ALCALDE: Nuevamente buenos días con todos, vamos a arrancar con esta sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito. Señor Secretario, por favor, dé constancia del quórum.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí, señor Alcalde. Contamos con la presencia de doce señoras y señores concejales más la suya, por lo tanto, existe el quórum legal para dar inicio a la presente sesión extraordinaria.

SEÑOR ALCALDE: Una vez constatado el quórum, declaro instalada la presente sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, al amparo de lo dispuesto en el artículo No. 319 del COOTAD.

Señor Secretario, por favor, dé lectura al orden del día.

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

ORDEN DEL DÍA

I. Segundo debate del proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. (IC-O-2018-038).

CONCEJAL LCDO. EDDY SÁNCHEZ: Gracias señor Alcalde. La Comisión de Movilidad pone a consideración del Concejo el presente proyecto de Ordenanza que cuenta con 312 considerandos, 31 artículos, 2 disposiciones generales, 7 transitorias, una disposición final. Ha sido procesado en función de lo que establece la norma con los informes técnicos y criterio legal de Procuraduría, favorables.

En varias sesiones de la Comisión, se ha procesado dicho proyecto de Ordenanza, siendo una Ordenanza en la cual ha tenido una participación activa la concejala Daniela Chacón, y he solicitado que sea quien presente el proyecto de Ordenanza, por favor.

CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN: Buenos días señor Alcalde, señores concejales, ciudadanos que nos acompañan. En mayo de 2017, la Comisión de Movilidad recibió el proyecto de Ordenanza para la implementación de una política tarifaria para la ciudad, en ese proyecto de Ordenanza se establecía un ajuste a las tarifas en todos los ámbitos del transporte intracantonal urbano y rural.

Una de las preocupaciones principales que la Comisión de Movilidad discutió en ese momento, fue que dicho instrumento no contaba con ninguna normativa específica relacionada a garantizar una mejor calidad en la prestación del servicio de transporte público.

La Comisión recibió los informes y las presentaciones técnicas por parte de la Secretaría de Movilidad y los consultores correspondientes sobre la política tarifaria; sin embargo, la discusión de la Comisión se llevó a cabo alrededor de cómo podemos garantizar que finalmente los quiteños vean una luz al final del túnel, respecto de cómo mejorar el servicio de transporte público, en ese sentido, y tras unas veedurías ciudadanas que realizamos desde enero del año pasado con varios ciudadanos, recorriendo varias rutas del transporte público, presentamos desde mi despacho un proyecto de Ordenanza, el 22 de junio de 2017, que fue conocido y debatido por la Comisión de Movilidad y enriquecido. Este proyecto de Ordenanza incluía un Capítulo entero a ser incluido en esta Ordenanza de política tarifaria sobre la confiabilidad, la seguridad y la calidad.

¿Cuáles son los parámetros que pueden garantizar que el servicio de transporte público sea confiable, seguro y de calidad?.

Ingresan a la sala de sesiones los concejales: Dr. Pedro Freire; Dr. Mario Granda; y, Econ. Luis Reina, a las 11h05 (15 concejales).

Este texto fue conocido por la Comisión de Movilidad y debatido en varias ocasiones, enriquecido gracias a los aportes de los miembros de la Comisión.

Yo quiero hacer un agradecimiento público a los miembros de la Comisión: al Presidente, Eddy Sánchez, a Eduardo Del Pozo, Sergio Garnica, y a Patricio Ubidia por todos los aportes que dieron a este proyecto, y también a los aportes que recibimos de otros concejales, interesados en que la normativa que aplique el Concejo Metropolitano sea integral, completa y que simplemente no estemos resolviendo sobre un ajuste tarifario o una continuación de la compensación, sino que realmente ya tomemos las decisiones que le van a llevar a la ciudad a tener un transporte público seguro, confiable y de calidad.

En la Ordenanza, en el Capítulo Tercero, que habla sobre estos tres parámetros, se ha incluido los ejes, bajo los cuales se garantiza la confiabilidad, la seguridad y la calidad, entendiendo que no es sólo una obligación de los transportistas el garantizar estos parámetros, sino también de la Administración municipal; es decir, hay una serie de decisiones y una serie de acciones que el Municipio debe tomar, y que debe ejecutar para también establecer unas mejores condiciones, para que los transportistas puedan brindar un mejor servicio. En ese sentido, ¿cómo se garantiza la confiabilidad de acuerdo al proyecto de Ordenanza que estamos conociendo el día de hoy?. En primer lugar, que toda la ciudad tenga acceso a transporte público con frecuencias adecuadas, que no incentiven el uso de transporte informal, especialmente en barrios periféricos y parroquias rurales; es decir, tenemos un gran problema en la ciudad. La ciudad creció y los servicios de transporte público no crecieron con ella, la planificación del transporte público no creció con la ciudad y, por tanto, los ciudadanos se han visto obligados a utilizar una serie de maneras para transportarse, porque lo necesitan.

Ingresan a la sala de sesiones la concejala Sra. Ivone Von Lippke, a las 11h10 (16 concejales).

En ese sentido, la Ordenanza establece que el Municipio debe garantizar esta frecuencia en el servicio de la confiabilidad del servicio, y eso incluye necesariamente la reorganización de las rutas y frecuencias, para no sólo terminar la competencia entre unidades, la

implementación de la caja común por zonas de operación, que son medidas tomadas desde la Administración municipal, garantizan que, en efecto, los transportistas ya no tengan que competir por la rutas, que se acabe el correteo y la guerra del centavo, pero que también el servicio de transporte público pueda llegar adecuadamente a zonas donde ahora no llegan, a donde los ciudadanos tienen que esperar entre cuarenta; cincuenta minutos; hasta una hora, para que llegue el siguiente bus y esto también les permite a los transportistas el poder adaptar unidades más pequeñas. Por ejemplo: para cubrir rutas que requieren de frecuencias más seguidas, principalmente en aquellos sectores donde son barrios, donde los ciudadanos salen temprano a los trabajos, se conectan a las rutas de transporte público de los corredores del Municipio, se conectarán el día de mañana con el “Metro” y, por tanto, requieren de un servicio más frecuente y así mismo garantizar que los quiteños puedan planificar sus viajes con acceso a la información que necesitan sobre los horarios del servicio de transporte público y sus frecuencias; es decir, que finalmente sepamos a qué hora va a pasar el bus y con eso planifiquemos, y no estemos esperando minutos y minutos en las paradas hasta saber a qué hora llega el bus, y esto está incluido en los artículos Nos. 17, 20 y en las “Disposiciones Transitorias” Nos. 5 y 6 del proyecto de Ordenanza.

¿Cómo se garantiza la seguridad a través de las decisiones que tomará el Concejo el día de hoy?, garantizar la atención preferente a pasajeros en condiciones de vulnerabilidad, el artículo No. 19. Ahí hemos tenido una discusión interesante sobre ¿cómo garantizar para que se den servicios especializados a personas con discapacidad?, esto se ha discutido, inclusive, con los transportistas la necesidad de que puedan existir rutas especializadas para personas con discapacidad, entendiendo ¿dónde se encuentran?, ¿cuáles son sus necesidades de movilidad?; y, por tanto, eso se ha establecido en la “Disposición Transitoria Primera”.

El respeto a las paradas y la creación de las paradas, también es una demanda de los ciudadanos y de los transportistas, se requiere señalización y paradas adecuadas para poder brindar un mejor servicio, y también incentivar la cultura del respeto a las paradas, por parte de los usuarios y de los transportistas; la renovación de la flota vehicular adaptada para transporte de pasajeros, y que ya no se utilicen los buses con chasis de carga, que obviamente lo que alientan es el correteo, y esto está incluido en los artículos Nos. 22, 21; la “Disposición Transitoria Primera”, y el artículo No. 19; y, respecto de la calidad: esta Ordenanza establece una serie de medidas y parámetros que se deben establecer. La primera: es garantizar el respeto y la creación de más carriles exclusivos que privilegien al transporte público. Yo sí quiero ser enfática en esto, porque de aprobarse la Ordenanza el día de hoy, se establece una disposición extremadamente clara, de prohibición a la Agencia Metropolitana de Tránsito, de permitir que invadan el carril exclusivo, para garantizar la fluidez del tráfico de los vehículos particulares, lo único que hace es reducir la velocidad

del transporte público, desde decir de una cultura que hemos tenido durante muchos años, de respeto al carril exclusivo, y sobre todo demostrarle a la ciudadanía que las personas que van en bus no tienen la prioridad que deberían tener justamente en una ciudad que dice que quiere ser sostenible, amigable y que prioriza el transporte público.

Salen de la sala de sesiones los concejales: MSc. Patricio Ubidia, y Dr. Mario Granda, a las 11h13 (14 concejales).

Entonces, a partir de la aprobación de esta Ordenanza, vamos a tener que ser muy enfáticos en dar seguimiento a que los carriles exclusivos se respeten y sobre todo que se creen más carriles exclusivos, porque eso se requiere para una operación adecuada del sistema de transporte público.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Lic. Luisa Maldonado, a las 11h14 (15 concejales).

La implementación de tecnología está en el artículo No. 18. La implementación de tecnologías para el recaudo y el cumplimiento de la caja común, es una deuda que viene desde la aprobación de la Ordenanza del Sistema Integrado de Recaudo, los sistemas tecnológicos de recaudo, pero que también les permita a los transportistas implementar los sistemas, que garantizan un mejor recaudo y esto viene de la mano con la implementación de la caja común sectorizada; es decir, para que todas las unidades y cooperativas que operan en un sector, tengan que implementar caja común y que, finalmente, termine la guerra del pasajero. Garantizar una mejora en la gestión administrativa a los operadores, que superen el modelo cooperativista, esta es una de las principales observaciones que se establecieron y que se discutieron aquí en el Concejo, y que fue planteada por el concejal Páez. El hecho de poder estar seguros de que los contratos de operación se cumplan y de que realmente estamos avanzado a que las operadoras sean verdaderas empresas de transporte, y que superen el modelo cooperativista, de “yo soy dueño de mi bus y, por tanto, yo tengo que recibir todo lo que mi bus genera”, esto es extremadamente importante para profesionalizar el servicio, y para garantizar una mejor calidad.

La implementación de un sistema de control efectivo, estándares de calidad. La Ordenanza establece la implementación de este sistema y, además, un anexo técnico que fue trabajado en la Comisión y con la Secretaría de Movilidad, donde se establece claramente cuáles son todos los parámetros de calidad a los que debe cumplir el transportista y la promoción ambiental, para poder tener cada vez más mejores buses y de mejor tecnología, que cuiden el ambiente.

Así mismo, una de las cosas que han sido importantes en la discusión de este proyecto de Ordenanza, es que se pueda dar un seguimiento adecuado al cumplimiento de la Ordenanza, a través de encuestas y publicidad de la información sobre las evaluaciones. Es decir, que la ciudadanía esté continuamente informada de ¿cómo se está evaluando a los transportistas?, ¿cuáles son las calificaciones que están obteniendo?, ¿cuáles son las cooperativas que realmente están cumpliendo con la normativa?, y ¿cuáles son las que no?, y que requieren de un proceso sancionatorio, la implementación de un sistema de denuncias, efectivo, que sirva de base para la evaluación y sanciones a los operadores; es decir, ya no sólo es que yo llamo al 1800 o mando un twit, y ya pues hay que ver la denuncia y no sé qué pasa, siguiendo el debido proceso por supuesto. Las denuncias que se recibe de la ciudadanía servirán de base para las evaluaciones, y las sanciones que se deben implementar a los transportistas.

Nos parece importante generar incentivos para los operadores que superan los estándares de calidad; es decir, también aquellos que están cumpliendo con su labor, que están haciendo bien su trabajo, deben ser incentivados, y establecer que esto también fue un tema de mucha discusión y aporte, por parte de los concejales miembros de la Comisión. El establecer un régimen de sanciones atado al cumplimiento a los estándares de calidad, contrato de operación que lleve hasta la revocatoria de las rutas. Es decir, una de las cosas que hemos visto, es que lamentablemente los transportistas, algunos, obviamente, no todos, no cumplen con los contratos de operación, no cumplen con los horarios establecidos para sus operaciones, no cumplen con las frecuencias, eso genera necesariamente que los quiteños no tengan como transportarse. Entonces, se empiezan a trabajar en sistemas informales de transporte y entramos a un círculo vicioso que no tiene salida, y aparte la falta de decisión de la autoridad de otorgar nuevas rutas, de ampliar las rutas o de otorgar mayores permisos o nuevas unidades, que puedan servir de mejor manera a las necesidades de transporte a los quiteños.

En ese sentido, nos parece fundamental que cualquier decisión sobre la mejora del transporte público, que realmente les presenta a los quiteños una luz al final del túnel, que digan ahora, sí sabemos que esto es un problema estructural, sabemos que no lo vamos a resolver de la noche a la mañana, sabemos que, además, no se resuelve únicamente ajustando la tarifa o continuando con el subsidio, si no se toman las decisiones responsables que le llevan a resolver esas condiciones estructurales, y ese modelo de gestión caduco, que no permite que exista una mejora en el transporte público, esas decisiones se las toman conjuntamente y se las ejecutan conjuntamente; es decir, esa no es sólo una responsabilidad de los transportistas, es una responsabilidad de la Administración municipal, y este Concejo Metropolitano tiene una gran oportunidad el día de hoy, de poder aprobar este

proyecto de Ordenanza, que en su primera parte establece la necesidad de tener una estructura tarifaria, y sus parámetros, que eso es una propuesta de la Administración municipal, de la Alcaldía.

La segunda parte, que desde mi perspectiva es una de las partes más importantes y que ha sido como yo decía: arduamente debatido en la Comisión, el poder establecer ya los parámetros que la ciudad requiere implementar, tanto desde el transportista como desde la Administración municipal, y el continuo trabajo con los usuarios y los ciudadanos, para que realmente podamos empezar a tomar las medidas, que nos permitan tener un transporte seguro, un transporte confiable y un transporte de calidad, para que estas imágenes que vemos, dejen de ser el día a día y la vivencia de los quiteños.

Ustedes conocen, más del 70% de los quiteños usan transporte público y, por tanto, ellos deben ser quienes estén en nuestra mirada y en nuestra principal atención de la toma de decisiones.

Estamos en un momento clave, yo creo, para poder mejorar sustancialmente el sistema de transporte público con la toma de decisiones, y siempre hemos dicho aquí, los proyectos normativos no garantizan que las cosas se resuelvan de la noche a la mañana, pero los proyectos normativos establecen los parámetros, los estándares, las necesidades y las obligaciones de cumplimiento por parte de todos los actores, y le dan, además, al Concejo Metropolitano la potestad y la facultad de fiscalizar y exigir su cumplimiento.

Este proyecto de Ordenanza, también incluye las evaluaciones continuas por parte de la Comisión de Movilidad y del Concejo Metropolitano, para saber cómo se está implementando, y para que sepamos continuamente cómo está implementándose esta mejora en el transporte público y que, realmente, le podamos decir a los quiteños que en poco tiempo, ojalá, vamos a poder tener el transporte de calidad que todos nos merecemos.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, a las 11h19 (16 concejales).

Entonces, este ha sido el trabajo que ha hecho la Comisión, insisto, se presentó en un inicio un proyecto de Ordenanza de política tarifaria. En mayo del año pasado presentó la Alcaldía un proyecto de política tarifaria, que no contenía ninguna disposición relacionada con la mejora del servicio de transporte público, y esta propuesta que ha sido presentada el

22 de junio desde nuestro despacho, después de un trabajo arduo con los ciudadanos, fue discutida en la Comisión de Movilidad, y la Comisión ha considerado que independientemente de la decisión relacionada con el ajuste tarifario o con la continuidad de la compensación, debe ser aprobada la Ordenanza de la estructura tarifaria, y la necesidad de tomar medidas, para garantizar que el servicio de transporte sea confiable, seguro y de calidad, porque, además, muchas de estas medidas y muchas de estas disposiciones que se establecen en esta Ordenanza, tienen que implementarse de manera inmediata e independientemente del Plan de compensación, que se conocerá a continuación.

Entonces, ponemos a discusión y conocimiento de los miembros del Concejo, este proyecto de Ordenanza que contiene estas disposiciones que hemos considerado son necesarias, para realmente caminar en una ruta seria de mejora de nuestro servicio de transporte público, gracias.

SEÑOR ALCALDE: Quiero solicitar la presencia del señor Secretario de Movilidad, para que realice la presentación respecto a los aspectos técnicos del proyecto de Ordenanza.

CONCEJAL LCDO. EDDY SÁNCHEZ: Sobre las observaciones que se han efectuado, sobre las acotaciones que ha hecho ya la concejala, al texto presentado, habiéndose ya evacuado en el primer debate el informe técnico y el criterio legal, hay que proceder a abrir el debate, receptor las observaciones de los concejales y concejalas, para el caso.

SEÑOR ALCALDE: Señoras y señores concejales, ¿comentarios, observaciones?

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Gracias. Yo creo que hay un cambio significativo entre lo que se discutió en el primer debate, y lo que se está planteando en segundo debate, y ese cambio significativo tiene que ver con el hecho de que se ha comprendido que la política tarifaria estaba descontextualizada de lo que significa la calidad del servicio que estamos ofreciendo a los usuarios; por tanto, creo que es un avance importante el que se haya incorporado este Capítulo que lo reseña la concejala Chacón, porque de alguna manera ello da sentido a esta visión integral, respecto a un elemento importante, pero no el único, y por cierto no el más importante, yo lo he señalado y voy a insistir en ello, en que el servicio de transporte público, pese a que es operado en gran parte por operadoras privadas, es en esencia un servicio público, y en este sentido la responsabilidad del Estado como garante del cumplimiento de un derecho, tiene que ver con la calidad de la prestación que se le

brinda al usuario, y las posibilidades de acceso a él, esto debería ser y me parece que debería concentrar el esfuerzo en términos de esta Ordenanza.

Ingresan a la sala de sesiones los concejales: Abg. Sergio Garnica, y el Dr. Mario Granda, a las 11h23 (18 concejales).

Creo también, por otro lado, que es importante que le demos coherencia a esta Ordenanza con otros temas que han sido aprobados como otros instrumentos, en vista de que no existe un marco normativo único para aquellos, creo que vale la pena resaltar. Yo por eso en la sesión del primer debate había insistido en que debería ser mencionada y referida la Ordenanza No. 194, y ahora en los considerandos veo que efectivamente así se lo ha hecho, porque la Ordenanza No. 194, establece el régimen jurídico para la constitución y funcionamiento del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, que es el elemento nodal en la política pública sobre la que estamos trabajando.

Entonces, yo quiero señalar estos elementos que me parece que son muy importantes hacer algunas observaciones puntuales como corresponden en un segundo debate, en mi lectura para aportar en la construcción legislativa que estamos haciendo.

Lo primero: yo plantearía que se añadan dos considerandos: uno: referido a la “Disposición General Segunda” de la Ordenanza Metropolitana No. 194, que no está citada en los considerandos y esto es importante para un planteamiento que voy a hacer sobre el articulado, y dice: “Para efectos de la renovación de contratos vigentes o celebración de nuevos contratos de operación, y en general para la concesión de cualquier mecanismo de subsidio, beneficio o prestación pública establecido para el transporte público de pasajeros, el administrador de sistemas, priorizará a aquellas operadoras que cuenten con los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros dentro de sus activos, como un mecanismo de estímulo a la organización empresarial”.

Yo he señalado que más allá de que perfeccionemos los mecanismos de fiscalización, los instrumentos de registro de la calificación, hay un elemento estructural básico que es lo que está reprimiendo la posibilidad de que el servicio de transporte público de pasajeros mejore, y esto tiene que ver con la forma de organización interna que tienen las operadoras, en donde la crítica que yo he hecho, y esto es una aclaración cordial a Daniela Chacón, no es superar el modelo cooperativista, yo jamás he planteado eso, es superar el modelo afiliador que tienen las operadoras, que no trabajan como cooperativas, que no trabajan ni siquiera

como empresas, en donde la propiedad del bus sigue estando en manos particulares y mucho del destino que tiene ese bus dentro de una solución que demanda una visión colectiva, depende de la voluntad o no del propietario, y de la voluntad o no del conductor, cuando lo que deberíamos nosotros procurar, y esto los señores dirigentes del transporte saben, porque lo repito como “cantaleta” desde hace más de cinco años, de que tiene que rebasarse este modelo afilador de cooperativas y empresas, que impide que el manejo del recurso humano, el manejo de la flota pueda optimizarse y pueda aprovechar de las economías de escala, y de las virtudes que tiene este manejo.

Creo que este es el elemento estructural definitivo, y por eso en la Ordenanza No. 194, está establecido con claridad que los temas contractuales y los temas de subsidio o de beneficios o de cualquier prestación pública, debe priorizar a aquellas operadoras que han incorporado dentro de la propiedad social de la operadora o del patrimonio de la cooperativa, los buses, porque este es un vicio sobre el que ya se ha conversado largo, sobre en el que muchos dirigentes del transporte están de acuerdo, pero que lamentablemente no ha podido ser resuelto.

Yo creo que este es un momento en el que deberíamos fijarnos posibilidades de que aquello ocurra y como antecedente, entonces, para lo que voy a señalar sobre el articulado, es importante que se mencione en los considerandos esta “Disposición General Segunda” de la Ordenanza No. 194.

Lo otro que quiero señalar más rápidamente, es que se incorpore en los considerandos la Ordenanza No. 185, que aprobamos en septiembre de 2017, y que regula la implementación de los sistemas inteligentes de transporte, porque no se hace mención en esta Ordenanza, y me parece que es un elemento que debería guardar consistencia y coherencia. Entonces, que se incorpore también en los considerandos, la citación de la Ordenanza No. 185, y respecto a esto quiero hacer un señalamiento: la Ordenanza No. 185, que establece los sistemas inteligentes de transporte, el primer debate lo tuvimos el 18 de enero de 2016, y el segundo debate el 21 de septiembre de 2017, veinte meses después. La Ordenanza que fue aprobada en septiembre de 2017, hasta la fecha, febrero de 2018, es decir, cinco meses después, no conocemos que se haya avanzado, efectivamente, en la implementación de este mecanismo; un mecanismo que fue identificado como un elemento central y nodal en la construcción del Sistema Metropolitano de Transporte Público, al punto de que la licitación para la implementación de este sistema, estuvo considerado en el contrato del “Metro”, y el

Alcalde tomó la decisión de descolgar del contrato del “Metro” este componente, con el anuncio de que se lo iba a hacer por cuenta separada. Ese anuncio, Alcalde, fue de agosto de 2014; es decir, en agosto del 2014, esta Administración municipal reconoció la importancia del tema. Ha pasado un tiempo excesivo que nos pone en el límite, de que si no tenemos sistema de recaudo, el “Metro” va a empezar a funcionar antes, imagínense lo que significa que se tenga que pagar con sueltos el pasaje del “Metro, aquí la entrada a San Francisco, la fila va a llegar hasta acá en las horas pico, porque entre otras virtudes el sistema integrado y automático lo que hace es, dinamiza y agiliza el tema, pero tiene otro valor que es lo que no se ha querido avanzar, y es que permite transparentar el manejo de los recaudos y permite dar, efectivamente, un paso adelante en el desarrollo de los mecanismos de caja común y en cámara de compensación, y sin tecnología esto no se puede hacer; no es que la tecnología nos da haciendo, porque necesitamos otro tipo de preparación y de estructura interna de las operadoras para poder implementar la tecnología, si no lo hacemos, corremos el riesgo de otra vez fracasar como se fracasó en el trole con las empresas coreanas, y se fracasó en el corredor central norte con el Consorcio Brasileño-Ecuatoriano; entonces, estos temas me parece que son centrales, y yo he querido referir aquellos.

Rápidamente, algunos de forma. En el último párrafo del artículo No. 6, de la propuesta de Ordenanza, tiene que ser numerado, ese habla sobre los principios u objetivos, más bien de ese tema, y no está numerado, es un error absolutamente de forma que quiero que sea corregido.

Luego en el artículo No. 7, que habla sobre los objetivos por cada uno de los actores del sistema, quisiera plantear que se incorpore en la parte “A”, que habla del administrador del sistema, un numeral 7, que diga: “Uno de los objetivos de la política tarifaria es transparentar los costos del servicio, en función de los estándares de calidad esperados”, esto creo que es bien importante, porque muchas veces nosotros decimos que el sistema tiene que ser mucho mejor, pero a esas mejoría indudablemente existen obligaciones económicas y al tener una política tarifaria, debería permitir que el administrador, es decir, el Municipio, disponga de una política transparente, en donde diga, por ejemplo: si queremos buses con asientos reclinables, estoy caricaturizando para ilustrar mi punto, necesitamos conocer cuánto costaría esa demanda, y que exista una clara identificación de aquello.

Luego también en el artículo No. 7, en los objetivos de los operadores, consistente con lo que he mencionado, debería incluirse algo, que diga: “Promover la optimización y sostenibilidad financiera de sus operaciones”, porque el tema del costo de la operación que sirve de base para el costo y determinación de la tarifa técnica, no puede hacerse preguntando a los operadores, ¿cuánto les cuesta?, porque en esas operaciones están incorporadas un cúmulo de ineficiencias, y es absolutamente injusto que esas ineficiencias se pretenda trasladar al usuario, cuando la responsabilidad está en manos de los operadores y, por tanto, los operadores deben asumir la responsabilidad que tienen de optimizar el manejo financiero de su operación, y la estructura tarifaria no puede ser la que reproduzca los costos en la forma como actualmente se hacen los negocios, porque eso es absolutamente injusto con el usuario e incluso con la Municipalidad, que eventualmente, como en el siguiente punto, podría discutir la posibilidad de a partir de una transferencia, equilibrar financieramente la operación; tiene que equilibrar una operación óptima, una operación eficiente, no pueden con recursos públicos, ni con los recursos de los usuarios, saldar una deuda que tienen las operadoras respecto a lo que estamos señalando.

En el artículo No. 9, es una observación solamente de forma, que en la última línea, en vez de “implementación de sistemas electrónicos”, en realidad sea, “implementación de medios electrónicos”, de pago, me refiero, estoy señalando para que la Secretaría tome nota.

En el artículo No. 10, cuando se habla de la tarifa técnica, consistente con todo lo que he dicho, estoy planteando reemplazar, “el punto aparte”, en el primer párrafo, por una frase que diga: “...a partir de un modelo de negocio, basado en la optimización de costos en las operaciones, por la incorporación de las ventajas que genera la economía de escala y las prácticas corporativas en la gestión de las obligaciones legales y contractuales”; es decir, vuelvo e insisto, el estudio técnico de la tarifa, no puede ser preguntar a los transportistas, ¿cuánto les cuesta ahora?, porque ahora tienen una organización que no induce a un manejo eficiente y, por tanto, el estudio técnico debe basarse en un modelo de negocios eficiente, que aquellas operadoras que quieren plegar a ello, en buena hora, y las que no, es un problema de ellas, pero no puede ser transferido, ni al presupuesto público, ni al costo para el usuario.

Luego en el artículo No. 14, me parece que hay que cambiar, esto también es formal, el título del artículo, que no se llame del “recaudo”, porque de eso se habla un poco más

adelante, que se elimine el segundo párrafo, porque del tema del recaudo se habla en el artículo No. 23; entonces, no tiene sentido aquí plantearse esa cuestión.

La siguiente observación, es que en el artículo No. 18, que habla del uso de los carriles exclusivos; que se cambie el título del artículo, que no se hable del recaudo, porque de eso se habla en el artículo No. 23, y se ponga: de la aplicabilidad de la tarifas, es una cuestión absolutamente formal, para darle más consistencia.

En artículo No. 18, qué bueno que se vuelva a decir, yo solamente quiero señalar respecto a lo que ya dijo la concejala Chacón, que no es que en esta Ordenanza se establece la obligatoriedad de respetar el carril exclusivo, eso está en la Ley de Tránsito, y eso está, déjenme decirles, en el sentido común, y en el discurso de toda la autoridad administrativa de este Municipio, empezando por el Alcalde, el Secretario de Movilidad, el Director de la Agencia de Tránsito, hasta el agente de tránsito, si vamos y le preguntamos, va a decir que la prioridad es el transporte público, y a renglón seguido, permite, incita, alienta que el transporte mixto invada el carril exclusivo.

Hoy en la mañana, cuando venía para acá, en la Av. 10 de Agosto, frente al Ministerio de Finanzas, ocurría exactamente aquello, yo tomé una foto y la puse en redes sociales, por enésima vez reclamando a la Agencia Metropolitana de Tránsito, me encontré incluso con el Secretario de Movilidad y le comenté aquello, y me dijo que ya estaban conversando sobre el asunto.

Salen de la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, y el concejal Sr. Marco Ponce, a las 11h35 (16 concejales).

Usted recordará, Alcalde, en una sesión de la Empresa de Transporte de Pasajeros, cuando yo puse este tema en el que usted estuvo presente, la parte técnica de la Empresa de Transporte de Pasajeros, decía: eso nos incrementa los costos operativos, a una empresa en la que le estamos subsidiando con cuarenta y más millones de dólares, una mala gestión de parte de los agentes y de la Agencia de Tránsito, hace que se incrementen esos costos, generando aquello, y lo peor, Alcalde, y eso no sé si está presente el Supervisor de la Agencia Metropolitana de Tránsito, él que maneja la cuenta de twitter, me insinúa que le estoy mintiendo, me pone una foto de cámaras de seguridad, diciendo: que no hay invasión en ese momento, cuando todos los que estamos aquí, todos hemos visto que es una práctica absolutamente recurrente, y el agente de tránsito debe obligar, y al conductor del Municipio

le he dispuesto que, ni solo, peor conmigo, invada, y tenemos discusiones cotidianas con el agente de tránsito que se pone bravo, porque no invada el carril exclusivo el carro del Municipio, entonces, esto me parece que es realmente así.

Así es que, yo lo único que quisiera es que en el segundo párrafo, luego para aclarar aún más, se reemplace el “punto aparte” por una frase, porque habla de las excepciones, dice:

“No previsto en el presente artículo, salvo casos excepcionales”. ¿Cuáles son las excepciones para invadir carril exclusivo?, para mí, ninguna; quizás un caso de vida o muerte, quizás la ambulancia para atender una emergencia; quizás los vehículos de emergencia, en esos vamos a coincidir, está previsto, esto dice en la Ley, pero acá, esa arbitrariedad de la Agencia Metropolitana de Tránsito, me parece perversa. Cuando se atrasa un concejal, ¿es una emergencia?, no creo. Que se atrase un ministro, que se atrase el propio Alcalde, yo creo que esta es una práctica que debemos desterrar, está mal, no hay justificación, peor que un funcionario o un conductor de un vehículo municipal, dé ese pésimo ejemplo, que digan, además, que porque los carros tienen una sirena, tienen derecho a incumplir la norma, que carros con los vidrios ahumados, sin placas, encima invadan el carril exclusivo, que yo creo que es una práctica que hay que desterrar, Alcalde, Secretario de Movilidad, Supervisor de la Agencia, esto es una cuestión perversa, esto desdice de lo que nosotros nos llenamos la boca señalando la preferencia del transporte público y, además, vuelve y convierte como impune una flagrante violación legal.

Yo quisiera, entonces, que se incorpore ahí, una que diga: “debidamente reglamentados para minimizar la posibilidad de arbitrio del agente civil de tránsito, encargado del control”; es decir, que quede claro, pero que haya alguna sanción o eliminar el tema de la excepcionalidad, porque no hay casos excepcionales. Aquellos que pueden invadir el carril, está previsto en la norma, son los vehículos de emergencia, cuando están atendiendo una emergencia, no por el hecho de tener pintado “ambulancia” o tener una licuadora en el tejado del carro, esto creo que hay que señalar.

La siguiente, es una reforma del artículo No. 21, yo creo que deben reformarse efectivamente las paradas, no coincido con la forma como está redactado, porque ahí se pone que es un obligación de los usuarios, respetar las paradas, claro, pero la primera obligación es del conductor, que tiene que parar en la parada. Si el conductor no le para en la parada, cómo puede endilgársele al usuario esa responsabilidad.

Tengo un texto alternativo que dice: “De las paradas.- Constituye un obligación de los conductores de las unidades de transporte, respetar las paradas, y es un derecho y una obligación de los usuarios el hacer uso de ellas para su embarque y su desembarque.

La Municipalidad, por su parte, tiene la obligación de mantener una adecuada señalización horizontal y vertical de las paradas, proveer los refugios adecuados, seguros y bien mantenidos, para los usuarios”. Esto es bien importante, mantener los espacios de paradas libres de la ocupación indebida por parte de otros vehículos, y generar sistemas de información para el acceso y uso de ellas; es decir, acojo el criterio, pero me parece que debe tener una visión más integral.

En el artículo No. 23, que es la siguiente observación que tengo, planteo también una reformulación, porque desde el título me parece que no es preciso, dice: “De los sistemas integrados de recaudo”, en realidad tiene que haber un solo sistema de recaudo, porque si ya planteamos varios, me parece que abre la posibilidad de que esto ocurra y creo que esto desdice del carácter integral que tiene el Sistema Metropolitano de Transporte.

Estoy proponiendo una redacción que diga: “El SIR tiene como objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa durante la prestación del servicio, cuyo pago se efectuará a través del medio de pago electrónico, definido en equipos ubicados en las terminales, estaciones o abordo, y unidades pertenecientes al sistema, en las condiciones y características establecidas por la Secretaría responsable de la movilidad”.

La implementación del SIR, integrará a todos los operadores de transporte público a través del pago de la tarifa con un solo medio de pago electrónico, previamente definido, esto es importante, un solo medio de pago electrónico, digamos que tenga distintas versiones, no una tarjeta de diez pasajes, una tarjeta de cincuenta dólares, una tarjeta ocasional, pero un solo medio de pago de propiedad del Municipio, como dice en la Ordenanza, porque la Ordenanza No. 185, esto es explícito, el medio de pago es propiedad del Municipio y por tanto uno lo puede adquirir.

Quiero añadir un tercer párrafo que diga: “Las operadoras tienen la obligación de adquirir e instalar los equipos tecnológicos necesarios para el funcionamiento de los sistemas inteligentes de transporte, incluidos aquellos vinculados con el sistema de recaudo y de mantenerlos en funcionamiento, conservarlos y reponerlos, de conformidad con las

determinaciones contenidas en los instrumentos de planificación y técnicas, y en los manuales y procedimientos operativos emitidos por el administrador del sistema". Es decir, si la autoridad decide y el mecanismo de decisión, esto no es un hecho volitivo el plegar o no, éste tiene que ser un hecho mandatorio, todos los elementos del sistema tienen que incorporarse a la decisión de la autoridad pública, conforme a los acuerdos que se lleguen con los operadores públicos y privados involucrados en implementación.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, a las 11h40 (17 concejales).

En el artículo No. 24, que es bueno insistir en lo de la caja común, yo quiero sugerir que el título del artículo sea: "Caja común y cámara de compensación", porque la caja común está asociada a una operadora; la cámara de compensación está asociada al conjunto del sistema, esto le da más claridad al asunto, porque todas las operadoras, según hemos sido informados, ya tienen "caja común". Entonces, si ya tienen "caja común", ¿cómo es que todavía no se resuelve el problema del correteo?. No se resuelve porque el nivel de aplicación de la "caja común" está en cada operadora, pero no se ha logrado que el conjunto de la operadora y cada uno de los subsistemas del sistema integrado, avance; por tanto, ahí tengo un texto en donde incorporo el concepto de la "caja común" y la "cámara de compensación", para todos los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de acuerdo a los estándares establecidos por el administrador.

Al final del segundo párrafo, del artículo No. 30, es la siguiente observación, que habla de los incentivos. Aquí me parece que hay que señalar lo que está establecido en la Ordenanza No. 194, y que plantea que se incorpore los considerandos, "en vez del punto final" de ese artículo, que se ponga: "Dando prioridad a aquellas operadoras que cuenten con los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros, dentro de sus activos como un mecanismo de estímulo"; es decir, si se declaran incentivos, esos incentivos tienen que ir prioritariamente a quienes han resuelto el problema estructural, porque si incentivamos a aquellos que se resisten a modificar, estamos en un círculo vicioso, que la autoridad pública no fomenta eso y, por tanto, esto me parece que es importante.

En la "Disposición Transitoria Trece", esto le digo, colega Eddy, en el texto que se cambie: el modelo de gestión de caja común por zonas de operación, a modelos de gestión por caja común, y cámara de compensación por zonas de operación, para todos los subsistemas, es decir, consistente con lo anterior.

Lo último que quiero plantear, estimados colegas, y gracias por la paciencia; incluir dos “disposiciones transitorias”, que den cuenta de lo que está señalado en el artículo No. 25, porque en el artículo No. 25, que dice de la gestión administrativa de las operadoras, en el segundo párrafo del artículo No. 25, dice: “Las operadoras deberán cumplir con los siguientes estándares mínimos en lo que respecta a la gestión administrativa, que deberán ser incluidos en los contratos de operación respectivos”.

Yo lo que estoy señalando es que tiene que fijarse plazos para aquello, porque si no lo van a hacer en el próximo contrato de operación, que es después de diez años y Quito no aguanta aquello; entonces, estoy planteando una “Transitoria Séptima” que diga: “En un plazo de 60 días, desde la vigencia de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad emitirá las herramientas técnicas requeridas para la completa aplicación de los estándares establecidos en el artículo No. 25, de la presente Ordenanza, y presentarán las operadoras las reformas a ser introducidas en los contratos de operación, para viabilizar la entera aplicación de esta Ordenanza”.

Entonces, la octava que es la que habla, efectivamente, de los plazos y reforma del contrato, yo proponía esta redacción, que la revisen, por favor. “En un plazo improrrogable de 120 días, desde la vigencia de la presente Ordenanza”; es decir, 60 días después de que la Secretaría ha emitido los criterios técnicos, y la propuesta de reforma, 60 días después; de tal manera de que exista tiempo para socializar, deberán reformarse y suscribirse todos los contratos de operación, de manera de incorporar las disposiciones establecidas en esta Ordenanza, particularmente las señaladas en el artículo No. 25.

El incumplimiento de este requerimiento por parte de alguna operadora, será causal para la terminación del contrato; es decir, debemos fijar plazos para reformar las cosas, porque como está enunciado, el plazo puede ser los diez años de vigencia del contrato de operación, vuelvo e insisto, me parece que esto no da cuenta de todo el proceso de construcción de condiciones para mejora del servicio. Muchas gracias.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, a las 11h46 (18 concejales).

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO: Sólo para efecto de nutrir, porque creo que es indispensable lo que menciona Carlos, pero tal vez aquí el señor Procurador nos pueda dar una luz jurídica sobre el tema.

Sale de la sala de sesiones la concejala Srta. Carla Cevallos, a las 11h47 (17 concejales).

Mi criterio es que, al ser parte esto de una Ordenanza, automáticamente se convierte en una norma de obligatorio cumplimiento, más allá de que no conste en los respectivos contratos; entonces, no creo que vaya a dañar la incorporación que dice Carlos, pero sí creo que debemos tener claro el concepto de que al ya constar en una normativa, en una Ordenanza, automáticamente es parte integrante, se entendería así, de un contrato de operación, sin perjuicio de que lo incluyamos, pero creo que debemos tener ese concepto importante acá, no sé, por eso pedí aquí la opinión de Procuraduría.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Sólo un punto de información. Yo consulté con abogados y me dijeron que es mucho más fácil para la autoridad, vigilar una cuestión contractual que es mandatorio para las partes, que conste en la Ordenanza, porque en contrato es posible estipular más específicamente, que es lo que se pretende cumplir.

Creo que lo que estoy planteando no lastima lo que tú señalas, pero creo que le da a la autoridad pública mayor autoridad para ejercer, efectivamente, su función.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Muchas gracias. Sólo, concejala, presentarte algunas preocupaciones que tengo.

Tal vez como pregunta, la caja común está pensada en el artículo, creo que es en el artículo No. 24, está planteándose al Sistema de Transporte Metropolitano, yo quiero saber, si incluye todo el sistema de transporte público, no sólo el municipal sino el privado, eso suena así, pero también creo que es en el mismo artículo. Se plantea un determinado sector, ¿a qué sector se refiere?.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal MSc. Patricio Ubidia, a las 12h00 (18 concejales).

Asume la presidencia el concejal Abg. Eduardo Del Pozo, Primer Vicepresidente del Concejo Metropolitano, a las 12h01 (17 concejales).

CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN: Lo que se está planteando de la sectorización, es que la ciudad se divida en sectores, por zonas de operación, y que todos los operadores privados que operan, valga la redundancia, en ese sector específico, implementen la “caja común”, y la “cámara de compensación”, que bien hacía la referencia el concejal Páez.

Entonces, la sectorización y las zonas de operación, es simplemente en términos de organizar el sistema, pero no significa que sólo se va a implementar en un lugar o en otro, si no la obligación ya de pasar a este siguiente paso de la caja común, que es la sectorización y como, insisto, decía el concejal Páez, “la cámara de compensación”.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: La otra preocupación es con relación a los estándares de calidad, y yo creo que no están contemplados como indicadores o como estándares de calidad el tema de las rutas, y ahí no sé si tal vez esté como anexo técnico, el establecer los nuevos sectores, porque no se sabe; por un lado.

La otra preocupación que tengo. ¿Esto tendrá que ver con un plan de vías que haga el Municipio?, eso no lo conocemos, y en tres años de gestión no se ha hecho, no entiendo ¿cómo vas a cumplir?, para mí es un estándar de calidad el tema de ofrecer las nuevas rutas.

El otro tema: a mí me parece que está íntimamente relacionado con la calidad, obviamente. Yo quiero también mis preocupaciones enfatizarlas, en el marco de que nuestra preocupación es la calidad del transporte público para los ciudadanos y la ciudad de Quito.

Entonces, a mí me parece que uno de los indicadores es, mientras más uso tengamos del transporte público, estamos demostrando la calidad del mismo, y esto significará, por lo tanto, la reducción del transporte privado; entonces, eso no lo ves, no está planteado en ningún lado.

Otra de las preocupaciones es, obviamente, la Ley. La Constitución en el artículo No. 32, habla, entre otros, de la seguridad social para los trabajadores, y también, por otro lado, en el mismo artículo, la Constitución te plantea que es el Estado el que garantiza, a través de políticas; al gobierno local le corresponde estas políticas públicas, entonces, garantizar todos los proyectos de ley en cuestión, a sus trabajadores.

Otro que también debería ser un indicador, yo veo en el escenario y sólo son varones los transportistas u operadores, creo que un incentivo que debería y también que tiene

vinculación con la seguridad, hay indicadores que te dicen que si las mujeres conducen, hay menos accidentabilidad, yo creo que debería ser un incentivo incorporar a las mujeres. Mientras una operadora tenga más mujeres operando el sistema, creo que es un indicador y nos acercamos, justamente, a lo que la concejala Ivone proponía, el tema del 8 de marzo.

Creo que parte del derecho al trabajo, es que la mujer tenga también derecho e igualdad de condiciones en esto del trabajo, entonces, un incentivo debería ser el tema de las mujeres operando el sistema, y no sólo la conducción.

El otro, ya el concejal Páez hacía referencia, pero sí me preocupa también el tema de las operadoras, tal vez se resuelva con lo que el concejal Páez señalaba, creo que hasta ahí. Muchas gracias.

CONCEJAL ECON. LUIS REINA: Buenas tardes. Primero, quiero decir que con la exposición del compañero Carlos Páez, creo que hay que considerar todos esos aspectos. Sobre tarifa preferencial, es cierto que la tarifa está sujeta a lo mínimo que establece la Ley, por insistir en la necesidad que deben ser considerados también los estudiantes de educación superior, si aumentamos derechos, no infringimos la Ley, sino más bien avanzamos.

Dos: en el artículo No. 17, en el segundo párrafo, cuando se refiere a la modificación de las rutas, dice: que debe ser socializado sólo con las operadoras; es necesario que sea socializado con la comunidad, y con las operadoras, insisto, no sólo con las operadoras, sino también con los usuarios, con la comunidad.

De las paradas: Carlos lo dijo e insistió en que deben estar de libre acceso hacia los vehículos. Yo digo, además de esta preocupación, porque es un derecho, no puede ser exigido, pero también debe estar de libre acceso para los vehículos y los usuarios, deberá garantizarse que estén de libre acceso.

En los incentivos, además de lo que dice la concejala Benítez, la equidad de género, el estímulo a trabajadores con capacidades especiales, de mujeres. Creo también que es una de las tareas reconocer y dar un incentivo a quien utilice energías limpias. Hasta ahí mi intervención, muchas gracias.

CONCEJAL LCDO. EDDY SÁNCHEZ: Señor Alcalde, yo propondría hasta aquí procesar estas observaciones, dada la cantidad de elementos valiosos, y luego para continuar con las

demás, toda vez que muchas coinciden, y creo que se maneja mejor el debate si vamos incorporando o no las observaciones planteadas por los señores concejales, hasta el momento. Si es que se acoge este pedido.

Respecto de los considerandos, presentados en sí, lo que estamos dividiendo por la cantidad de observaciones que han hecho, se está volviendo inmanejable, por grupos por favor, para ir resolviendo esto.

Los dos considerandos planteados por el concejal Páez, que cita la “Disposición General Segunda”, de la Ordenanza No. 194, son acogidos, enriquecen y fortalecen el marco considerativo, el marco legal de la Ordenanza, el SIR, SAE, SIU, una Ordenanza que ha sido aprobada en función de lo que se ha manifestado.

La Comisión de Movilidad en enero fiscalizó el grado de avance y la evolución de la implementación de esta Ordenanza. Tenemos para febrero otra comparecencia de la Secretaría de Movilidad, para que nos informe el nivel de desarrollo de esta implementación.

Siempre hemos insistido que hay hitos en el tiempo que deben ser observados, uno de ellos es justamente el inicio de período de prueba, en abril del próximo año, y también la próxima operación del “Metro” en octubre, Son hitos que no se pueden desentenderse de esta normativa y así hemos exigido que se cumpla, toda vez que también hemos sugerido, que para lograr un mejor cambio cultural en cuanto a la implementación del sistema inteligente: SIR, SAE, SIU, se inicie con el sistema integrado.

El tiempo ha sido un tiempo crítico, y creo que lo correcto en este momento será que de manera simultánea se implemente con la debida anticipación, y para el inicio del período de pruebas ya contemos con la implementación de los sistemas inteligentes: SIR, SAE, SIU.

El artículo No. 7: el objetivo establecido en el literal a), estamos hablando justamente de la mayor transparencia en cuanto a costos de los servicios y estándares de calidad.

Estamos acogiendo también en el artículo No. 9, en la última línea se ha sugerido que se establezca justamente los sistemas de medios electrónicos, esto es lo que vamos a acoger para que guarde coherencia con la Ordenanza No. 185, implementación de sistemas inteligentes, que no habla de tarjeta como medio de pago, sino medios electrónicos en general.

El artículo No. 10: propongo que también se acoja en cuanto a la tarifa técnica, el párrafo citado en cuanto “a partir de un modelo de negocio, basado en la economía de escala”, y lo que sigue en función del texto presentado por el concejal Páez.

El artículo No. 14: igualmente las dos “Disposiciones Transitorias: Séptima y Octava”, considero debe ser acogida en términos de tiempo, 60 y 120 días, para poder fortalecer lo que se estaba mencionando.

El artículo No. 21: en cuanto a las paradas, fortalece aún más y aclara lo que ya establece la norma. Siempre se ha insistido al respecto y creo que abona en cuanto a un objetivo fundamental de esta Ordenanza, mejora la calidad de un servicio, ampliación, accesibilidad, respeto a las paradas, que se deriva del contrato de operación en cuanto a las tablas índices operacionales.

El artículo No. 23: en efecto, hablar de un sistema integrado de recaudo, como un elemento específico.

En el texto estamos acogiendo también en el artículo No. 24, establecer y ampliar el concepto de “caja común” hacia la “cámara de compensación”, para enlazar con la Ordenanza No. 185.

El artículo No. 30: igualmente en el segundo párrafo, los incentivos, creo que son fundamentales en tanto a dar prioridad a aquellos vehículos que están siendo afectados como parte de los patrimonios de las operadoras.

La “Disposición Transitoria” que se establece, igualmente estamos acogiendo las dos “Disposiciones Transitorias”, que están haciendo referencia a la aplicación del artículo No. 25 del presente proyecto de Ordenanza, para poder acoger también lo que menciona la concejala Benítez. Creo que lo de “caja común” menciona como primera observación, está ya recogido en la propuesta de observaciones del concejal Páez, en cuanto a estándares y herramientas de calidad, rutas y frecuencias.

Quiero informar que la Comisión de Movilidad, en el mes de febrero, va a fiscalizar el grado de implementación de un proyecto de optimización de rutas y frecuencias, derivado de una consultoría efectuada, y que ya recibió una primera exposición en la Comisión y una primera discusión. Ahora, lo que necesitamos para cumplir la Ley es que la Secretaría de Movilidad acoja y avalice esos estudios, y ponga en ejecución el cronograma en el marco de

un proyecto de reajustes y frecuencias, necesarios en ese sentido, y ahí se respondería la tercera observación suya, señora concejala Benítez, en cuanto al plan de vías, en cuanto a la calidad de transporte público, igualmente.

La equidad está establecida, y la posibilidad de que en porcentajes adecuados, las mujeres participen justamente de las operadoras, esto está establecido en la Ley, y se está recogiendo también.

El concejal Reina, igualmente, ha manifestado lo que es tarifa preferencial, lo que pediría es que el Procurador manifieste en ese sentido la viabilidad de esta propuesta, justamente de que se extienda a tarifa referencial para estudiantes de nivel superior.

El artículo No. 17: justamente habla de la modificación de rutas y frecuencias en cuanto a socialización, lo que le pediría no acoger en esta Ordenanza, sino cuando ya se trate el proyecto de optimización de rutas y frecuencias que debe pasar por el Concejo. En ese sentido, poder establecer un artículo que de manera obligatoria someta a la comunidad a procesos intensos de sociabilización, porque este estudio de rutas y frecuencias va a modificar totalmente lo que hoy tenemos en ese sentido, esto básicamente.

Hasta aquí propongo, salvo el mejor criterio de los miembros del Concejo, que se acojan las observaciones planteadas con las acotaciones hechas por parte de los concejales: Carlos Páez, Soledad Benítez, y Luis Reina.

CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN: Una de las observaciones del concejal Páez, que se debe incluir también, es en la “Disposición General Segunda”, donde se establece el tema de las adendas a los contratos de operación, ahí hay que incluir, porque ahora la “Disposición General Segunda” establece que las adendas serán sólo en función de los estándares de calidad, más no de las otras disposiciones pertinentes de la Ordenanza.

Entonces, aparte de la “Disposición Transitoria”, en la “Disposición General Segunda”, hay que incluir ahí, dice: “Los principios, parámetros, lineamientos y estándares de calidad, previstos en el Título Tercero de la presente Ordenanza, así como el anexo técnico que forma parte de la misma, y las demás disposiciones pertinentes de la Ordenanza, serán parte integrante de los contratos de operación, y la obligación posterior de la adenda”, para que tenga concordancia con la “Disposición Transitoria” siguiente.

Dos de las observaciones de la concejala Benítez, la una: los estándares de operación, el tema de frecuencia, sí está en el anexo técnico, es uno de los estándares de calidad que tiene que ser medido, el cumplimiento de las rutas, de los horarios, de los intervalos, de los recorridos, entonces, eso sí está incluido, porque además es el cumplimiento del contrato de operación, entonces, eso está incluido en el anexo técnico.

En el caso de los incentivos: que más mujeres puedan conducir vehículos de transporte público, yo creo que sí podemos ser un poco más específicos; en el artículo No. 30, que es el artículo que habla sobre los incentivos en general, a los estándares de calidad, y ahí podríamos incluir también que uno de los incentivos sea que las operadoras incluyan a mujeres en su flota; es decir, entre los conductores de la flota, obviamente no vamos a establecer una obligación de porcentajes específicos, que a mí sí me gustaría, pero creo que en los incentivo sí podemos incluir, específicamente en el artículo No. 30, esa disposición.

Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, a las 12h03 (16 concejales).

CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO: Gracias Alcalde. Por segunda ocasión me llama la atención que hacen relación al tema cooperativo, como que no es una forma empresarial, yo me veo obligada a explicar un poco más el tema, sí me parece que es necesario, porque además no contempla en la Ordenanza, si no estoy mal; por lo tanto, uno de mis primeros pedidos es que conste en los considerando el artículo No. 283 de la Constitución. Este artículo lo que hace relación es al reconocimiento de todas las formas de organización económica que reconoce este país: la empresa pública, la empresa privada y las empresas de economía popular y solidaria.

Yo creo que una de las fortalezas, justamente, de los señores transportistas, ha sido el organizarse a través de cooperativas, sin embargo, no se ha entendido de forma adecuada que la cooperativa también es una empresa y puede funcionar perfectamente como una empresa, es un error de concepto decir que no funcionan las cooperativas.

El cooperativismo tiene dos principios que son fundamentales: la autogestión y la solidaridad. La autogestión es una suerte de autodeterminación de las mismas empresas, cooperativas, que les permite salir adelante; y, la solidaridad, sin duda, es esta posibilidad y esta capacidad de ayuda mutua que se dan entre sí.

La “caja común”, es una expresión nacida de la fuente del sistema cooperativo, que ahora ya lo utilizan, inclusive, las compañías. El sistema cooperativo exige un alto nivel de

capacitación, Para ser parte de una cooperativa, no puede estar cualquiera, porque el modelo de gestión exige responsabilidad conjunta, esa es la gran diferencia, y eso se tiene que entender.

¿Cuáles son las diferencias más sustanciales con la empresa privada o en este caso las compañías?. La una: es la acumulación indefinida que tienen las compañías en el sistema cooperativo, es un socio, un medio de producción, y punto, ahí no se discute la acumulación; en las compañías no, hay un motón de propietarios con accionistas que acumulan un motón de dinero en explotación o desventaja de otros.

El modelo de gestión es fundamental; el modelo de gestión en el sistema cooperativo exige necesariamente que todos sus socios estén presentes en toda la vida empresarial, en la toma de decisiones, en las responsabilidades, en los beneficios, en las pérdidas, en los éxitos, en los fracasos, eso es asumido de forma colectiva. Entonces, es necesario que se comprenda y se entienda y más bien el Concejo Metropolitano tienen que favorecer, para que este sistema se fortalezca y crezca más, lo mismo sucede en taxis, y ahora los mismos criterios mantenemos en el transporte de servicio de pasajeros, servicio público. Entonces, una de mis observaciones de fondo, es que se incluya en los considerandos el artículo de la Constitución, al cual he hecho relación.

También en el artículo No. 7, que habla de los objetivos, letra c), número 2, ¿qué es lo que dice?, para los operadores y operadoras autorizadas a la prestación del servicio. En el numeral dos, dice: "Recibir los ingresos suficientes para cubrir la inversión, costo de operación y rentabilidad", esto debería completarse, diciendo. "...en función del estudio y bajo el enfoque del servicio público", porque también se estaría probablemente contradiciendo con lo que dice la resolución de compensación; es decir, yo no sé si es que alcanza o no estos mil dólares o si es suficiente realmente, que se está planteando en la compensación para hablar de rentabilidad, puede haber ahí una contradicción, entonces, hay que aclarar este numeral dos, tiene que quedar muy claro.

Mi propuesta sería recibir los ingresos suficientes para cubrir la inversión, costos de operación y rentabilidad, con el enfoque de que esto es un servicio público; es decir, no puede estar abierta al arbitrio de nadie, sino con el enfoque de servicio público y en función de lo que diga un estudio, es decir, cuánto dice el estudio, eso es lo que se debe determinar, de ahí que ya la autoridad defina si atraviesa por una compensación, a más de lo que tenga

que pagar el usuario, eso es otra cosa, pero debe quedar una claridad, sino puede haber ahí una contradicción.

La siguiente observación es en el artículo No. 25, literal a); efectivamente de lo que ya mencioné, que dice: “ajustar su actividad empresarial en todo momento y en toda materia al régimen jurídico aplicable”, tal vez ahí para que quede más claro y no se excluya, porque además la Constitución y la Ley de Economía Popular y Solidaria, lo que nos dice es que estamos obligados a privilegiar y favorecer el sistema de economía solidaria. Entonces, lo que propongo es que a continuación se diga: “...cooperativas, compañías y otras formas reconocidas en la Constitución, en el artículo No. 283 y la Ley”, de tal forma que haya la libertad de organizarse como bien decidan los señores transportistas.

En el Capítulo No. 2, de los estándares de calidad: ahí revisando la resolución que se está pensando respecto de la compensación, me parece y mi propuesta es que deberían ser los mismos o, al menos, coincidentes los indicadores y estándares de calidad, parece que ahí hay una diferencia de lo que estamos diciendo en la Ordenanza, y lo que estamos planteando en la resolución de compensación, entonces, mínimamente tenemos que poner lo mismo.

En el numeral 7: habiendo sido yo quien planteó el tema de la capacitación como uno de los componentes, quizás, más importantes, que les permita mejorar a los señores transportistas y todos quienes hacen este trabajo, sobre todo lo que tiene relación con el servicio a la comunidad, me parece que esto tiene que necesariamente, hablando ya en la resolución de compensación, es uno de los requisitos innegociables. Es decir, si estamos planteando que se reconozca cierto porcentaje para que puedan recibir esta compensación, lo que se tiene que negociar es el tema de la capacitación. Si bien es cierto, como cualquier profesional tiene ya su licencia, un licenciado, un abogado, un conductor tiene su licencia profesional, ¿qué es lo que nos está diciendo?, que sí, que estudió, que se preparó y que está capacitado para ejercer. Sin embargo, encontramos una debilidad en este servicio y que justamente tiene que ver con el servicio al cliente; entonces, ahí parece que toda la asignatura, toda la tarea prevista para que mejoremos esa relación con el usuario, toda vez que ustedes están en permanente relación, entonces, esto yo propongo que tiene que ser necesariamente obligatoria, y uno de los requisitos definitorios para que puedan recibir cualquier beneficio, que lo puedan obtener a través del Municipio Metropolitano, es una capacitación donde la Secretaría de Movilidad sí ha recogido en la Ordenanza, que es la que pondrá las

asignaturas, los capacitadores, las horas, etcétera, pero sí tiene que quedar claro que hay que cumplir un mínimo del 80%, para que puedan calificar, y también ahí la fiscalización o los indicadores para evaluar que se está realmente haciendo el esfuerzo de mejoramiento, son mucho más fáciles de medir. Cuando uno va a la capacitación registra su asistencia y no puede ser menos del 80% de la asistencia y la entrega del certificado, entonces, le hace justamente beneficiario de cualquier compensación, eso me parece que tienen que quedar supremamente claro, es como un requisito obligatorio. Creo que esas son todas mis observaciones, gracias Alcalde.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: En primer lugar, quiero señalar que de acuerdo con las observaciones presentadas por el concejal Páez, y tal vez con los detalles, coincidiendo en el concepto sobre el uso de carriles exclusivos, creo que no hay que dejar abierto las excepciones a ningún reglamento, está simplemente establecido por la Ley, y punto. Entonces, simplemente hay que cambiar el concepto de excepciones, por decir, como dicta la Ley, y punto, esa me parece que es una observación puntual.

Tengo una observación que estaba comentando con Carlos, respecto al artículo No. 10, la frase que él propone, yo entiendo el concepto de que la idea es cómo optimizar, es decir, que el modelo para fijar la tarifa técnica, tiene que haber un modelo óptimo, y tiene que basarse sobre el modelo óptimo, esa me parece que es la intención que plantea Carlos con su propuesta de completar el articulado. Tengo la impresión de que bastaría con señalar hasta ahí la optimización, el modelo óptimo es la fijación de la tarifa técnica.

Sale de la sala de sesiones la concejala Dra. Renata Moreno, a las 12h15 (15 concejales).

Comparto la preocupación de la concejala Benítez, respecto al tema de la seguridad social de las personas que trabajan en el sistema; sin embargo, me preocupa, digamos esto está establecido por Ley, eso es ley, no es una disposición que con esa norma vamos a introducir, el asunto es que eso está fijado o está asociado al tema de la tarifa; entonces, tal vez me permito sugerir, compartiendo la preocupación, que en la transitoria se fije el sistema tarifario, que es la "Transitoria Segunda", se incluya el sistema tarifario que se va a desarrollar en la transitoria, contemple el tema de la seguridad social de los trabajadores y de la gente que labora en el sector del transporte público. Nada más.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias Alcalde. Están ya resueltas todas mis preguntas con las inquietudes de los demás concejales. Muchas gracias.

CONCEJAL LCDO. EDDY SÁNCHEZ: Propongo, entonces, acoger el considerando que ha presentado la concejala Maldonado, el artículo No. 283, de la Constitución, que haga parte de los considerandos de la presente normativa.

Igualmente, en el artículo No. 7, los objetivos, el literal c), numeral 2, incluir esta expresión que ha sido planteada, en función de los estudios y bajo el enfoque de un servicio público, referente al trabajo.

Artículo No. 25, literal a), también incluir a lo que hace referencia, a las formas de organización, no solamente empresas operadoras, sino también las cooperativas, compañías y toda forma de organización social, entendería así concejala Luisa Maldonado.

Igualmente, en estándares de calidad, poner énfasis en lo que es capacitación, artículo No. 27, numeral 7, que de manera obligatoria esto no puede dejarse de lado; igualmente, incluir toda vez que también el anexo técnico habla de la capacitación.

Respecto de las observaciones del concejal Albán, el artículo No. 10. Me voy a permitir leer como presentó el concejal Páez, para ver si es que en ese sentido hay cambios, porque ha presentado muchísimas observaciones.

La propuesta del concejal Páez, en el artículo No. 10 es justamente reemplazando, “el punto y aparte”, incluir la siguiente frase en el artículo No. 10, “...a partir de un modelo de negocio, basado en la optimización de costos en las operaciones por la incorporación de las ventajas que genera la economía de escala y las prácticas corporativas en la gestión de las obligaciones legales y contractuales”. No sé si en ese sentido, hay algo más que incluir concejal Albán.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Mi intención es añadir, nada más, si no modificar un poco la frase completa que propone el concejal Páez, porque el concepto que planteó el concejal Páez, con el que estoy de acuerdo, es que la tarifa técnica debe basarse en los sistemas óptimos, en los mejores sistemas de funcionamiento y de operación.

Entonces, yo digo que bastaría con señalar eso en medio de la revisión de la estructura de costos, sobre la base de sistemas óptimos de operación, bastaría con una cosa por el estilo, esa es mi preocupación, conceptualmente no estoy en desacuerdo, me parece que introduce otros elementos que pueden ser interpretados como un problema de mercado y nada más,

esa era mi preocupación; y, la otra, es bastante más puntual, es eliminar las excepciones, y decir: como manda la Ley, y punto.

CONCEJAL LCDO. EDDY SÁNCHEZ: Entonces, la observación del concejal Páez, eliminar la última expresión, poner un punto (.), al final de la palabra “operaciones”, con lo cual tendríamos ya el texto modificado a lo que se está solicitando. Si no hay más observaciones, yo solicito...

Asume la presidencia el Dr. Mauricio Rodas, Alcalde del Distrito Metropolitano, a las 12h20 (16 concejales).

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Perdón, incluir lo de la seguridad, me parece en la “Transitoria Segunda”.

SEÑOR ALCALDE: Por favor, guardemos silencio, adelante.

CONCEJAL LCDO. EDDY SÁNCHEZ: “Transitoria Segunda”. Incluir de manera expresa la obligatoriedad de las formas de aseguramiento social, a pesar de que están en la Ley para todos los que están trabajando en el sistema.

Ingresan a la sala de sesiones la concejala Dra. Renata Moreno, y el concejal Dr. Mario Granda, a las 12h21 (18 concejales).

Debo también aclarar, en el artículo No. 17, el concejal Luis Reina pidió que la socialización no solamente sea con las operadoras, hubo una confusión de mi parte, yo estaba hablando de la socialización de rutas y frecuencias, aquí se habla de la socialización de esta normativa, por lo cual es pertinente que también se incluya, adicional a la socialización con los operadores de este servicio, con la comunidad. Creo que con esto vamos a lograr un mayor éxito de aplicación de la Ordenanza. No habiendo más observaciones, señor Alcalde, solicito se someta a votación el presente proyecto de Ordenanza.

SEÑOR ALCALDE: Someta a votación ordinaria la moción presentada, señor Secretario.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí, señor Alcalde. Señoras y señores integrantes del Concejo Metropolitano, por favor, sírvanse levantar la mano quiénes están de acuerdo con la aprobación en segundo y definitivo debate del proyecto de Ordenanza en referencia, con las observaciones que han sido acogidas en el seno del Concejo Metropolitano.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓			
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓			
4. SRTA. CARLA CEVALLOS				✓
5. ABG. DANIELA CHACÓN	✓			
6. ABG. EDUARDO DEL POZO	✓			
7. DR. PEDRO FREIRE	✓			
8. ABG. 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. ABG. RENATA SALVADOR	✓			
18. LCDO. EDDY SÁNCHEZ	✓			
19. SRA. KAREN SÁNCHEZ				✓
20. MSc. PATRICIO UBIDIA	✓			
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22. DR. MAURICIO RODAS, ALCALDE METROPOLITANO	✓			
VOTACIÓN TOTAL	19			3

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Con el voto favorable de los presentes, señor Alcalde, queda aprobada la Ordenanza Metropolitana que establece la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (19), **RESUELVE:**
APROBAR EN SEGUNDO Y DEFINITIVO DEBATE LA ORDENANZA
METROPOLITANA QUE ESTABLECE LA POLÍTICA TRIFARIA APLICABLE EN EL
SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

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

II. Conocimiento del proyecto de resolución que contiene el Plan de Retribución a la mejora de la calidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; y, resolución al respecto. (IC-2018-037).

CONCEJAL LCDO. EDDY SÁNCHEZ: Gracias señor Alcalde. La Comisión de Movilidad pone a consideración del Concejo el presente proyecto de resolución, el mismo que cuenta con 35 considerandos, 13 artículos, 4 disposiciones generales, una disposición transitoria y una disposición final, y ha merecido la discusión en tres ocasiones en la Comisión.

El presente proyecto de resolución cuenta con el informe técnico de la Secretaría de Movilidad, el informe de la Secretaría de Planificación, el informe favorable de la Dirección Financiera y, desde luego, el criterio legal favorable de la Procuraduría.

Solicito que se divida en dos partes la exposición: la parte técnica del presente proyecto de resolución, tanto los antecedentes de evaluación, como lo que viene a futuro; y, luego, la exposición del contenido del presente proyecto de resolución, previo al debate respectivo, señor Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Señor Secretario, pase adelante, por favor.

ING. FAUSTO MIRANDA, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Buenos días señor Alcalde, señores concejales, señoritas concejales. Uno de los requisitos previstos en el artículo No. 89, del Código Orgánico de Finanzas Publicas, señala para la asignación de donaciones no reembolsables, mecanismos que constituyen la base legal del Plan de Retribución que se propone el día de hoy. Procedemos a informar a ustedes, el informe técnico del Plan de Retribución que se realizó en el año 2015. Los parámetros de evaluación en dicho Plan fueron los siguientes:

1. El fortalecimiento a la caja común.

2. El buen trato al usuario del servicio de transporte público.
3. El respeto a los límites de velocidad.
4. Respeto a los usuarios de la movilidad reducida.
5. Respeto a las paradas de buses.
6. Cumplimiento de los índices operacionales.
7. La limpieza de las unidades.
8. El sistema de información al usuario.
9. Adecuar las unidades a personas con discapacidad.

Esto fue realizado, la valoración de la caja común tuvo dos opciones, los que estaban en caja común "A", que tenían opción a una retribución de 1.000 dólares mensuales, y los que estaban en caja común "B", que tenían una opción a 450 dólares mensuales. Estos índices que fueron propuestos por la Secretaría de Movilidad en el año 2015, la evaluación que a continuación van a ver, es sobre estos parámetros que fueron evaluados.

El personal que trabajó en este Plan, fueron en total 104 funcionarios del área de fiscalización de la Agencia Metropolitana de Tránsito. Las unidades pagadas en el período fueron un total de 65.035 unidades, esto a cada unidad se le pagó mensualmente durante todo el período que duró el Plan. Ustedes pueden fijarse que está el desglose por cada trimestre de las unidades pagadas.

Las unidades que no recibieron la compensación, aproximadamente fueron 350 unidades en promedio mensual. Los principales motivos por los cuales no accedieron al pago, fueron por no ser fiscalizadas, no se presentaron a la fiscalización, no tenían la aprobación de la revisión técnica vehicular, no tenían los documentos en regla o la puntuación que llegaron en la evaluación, no accedieron al pago.

Los resultados que nos dan de esta evaluación, es que la caja común en un principio que teníamos 26 operadoras, que tenían sólo caja común "A", y caja común "B", 21, llegamos al final del Plan, que 45 operadoras están en caja común "A"; es decir, cumplen con las valoraciones de la caja común, y sólo una no cumple con la valoración.

El resultado también de este Plan, es que nos permitió evidenciar que hubo un incremento del cambio de las unidades. Recordemos que en el transporte público, cuando cambian las unidades, es a mejorar el año de la unidad, es tanto así que en el año 2013, que teníamos 17 unidades que se cambiaban anualmente; en el año 2014: 321; en el año 2015: 432; en el año 2016: 478; y, en el año 2017: 282, y recordemos que en el año 2017, únicamente, la evaluación fue hasta el mes de junio.

Como resultado de la revisión técnica vehicular, en el año 2013 teníamos 1.706 unidades que aprobaban la revisión técnica vehicular. Cuando se comenzó a trabajar el Plan, fueron creciendo estas unidades; es decir, en el año 2014: 1.869; en el año 2015: 1.995; en el año 2016: 2.171 unidades; y, en el año 2017, aprobadas 2.078, condicionales 69 y exonerados 91.

También otro de los parámetros, es que se pudo demostrar que los siniestros de tránsito tuvieron una disminución, es tanto así que en el año 2015, teníamos 1.522 siniestros de tránsito; en el años 2016: 1.107; en el año 2017: 698, lo que corresponde al período de la fiscalización. Personas heridas en los siniestros de buses, igualmente, tuvimos una disminución; el año 2015: 805; el año 2016: 532, y el año 2017: 310.

El Plan también incluía las denuncias, el mecanismo de las denuncias, y fueron atendidas. Ingresaron al sistema 1.665 denuncias, de las cuales 1.119 fueron atendidas favorablemente, porque las otras, estaban duplicadas las denuncias o no tenían la información completa.

El mecanismo de las denuncias que se receptaban era a través de la línea telefónica 1800 AMT, y las denuncias que nos llegan a través de los correos electrónicos o nuestras cuentas twitter o de Facebook, que tiene la Agencia Metropolitana de Tránsito.

La recepción de la denuncia, el personal operativo salía a verificar si la unidad que teníamos la denuncia, estaba cometiendo alguna infracción; posteriormente se ponía en coordinación con la operadora, se emitía la respuesta al denunciante y se registraba la información para la respectiva sanción.

A continuación les vamos a indicar unos cuadros comparativos de las operadoras que más denuncias tenían, siendo la que más denuncias presentó la Compañía "Catar", y la operadora que menos denuncias tenía era la Cooperativa "Trans Paconi", con un total de tres denuncias que la ciudadanía sólo se quejó de esta operadora.

De la misma manera, en este Plan podemos evidenciar que la operadora que más infracciones o informes desfavorables pudieron tener, y se ha sacado un porcentaje-versus la flota de vehículos que tiene cada una de las operadoras, así por ejemplo: la que más incumple es "Alborada", que tiene una flota de 47 unidades y tiene 90 denuncias; es decir, el 191% han cometido infracciones, y la que menos tiene infracciones es la Compañía "Secu Trans", la cual sólo un vehículo ha sido sancionado con una flota de 18 unidades.

Estas son las evaluaciones generales de lo que se realizó el Plan de Fortalecimiento a la calidad del servicio en el año 2015, recordándoles a los señores concejales que esta evaluación es de los parámetros que fueron emitidos por la Secretaría de Movilidad.

Los parámetros fueron valorados al principio del Plan, y al final del Plan. A continuación, después de este Plan, con todos estos conocimientos que ya tenía la Agencia Metropolitana de Tránsito, por disposición del señor Alcalde, a partir del mes de agosto se hizo un segundo Plan, éste no tenía retribución, pero nos permite tener mayor conocimiento sobre lo que posteriormente vamos a tratar.

Entonces, se hizo un segundo Plan, en el cual se tomaron correctivos, y lo más importante es que se creó una Unidad Especial, que son los fedatarios. ¿Cuáles son los fedatarios?. Los fedatarios son personal de la Agencia Metropolitana de Tránsito, vestidos de civil que ingresan a la unidad, cancelan el pasaje y acompañan al bus durante aproximadamente 20 minutos, en esos 20 minutos ellos se dan cuenta del trabajo del conductor y del ayudante. Si respetan que vayan con las puertas abiertas o cerradas, si verifican si existe o no existe el correteo, el respeto a los usuarios de movilidad reducida. Con esos antecedentes se elaboró este Plan, que como les digo empezó en el mes de agosto, lo cual tenía cuatro ejes principales, que es el respeto a los límites de velocidad.

La Agencia Metropolitana de Tránsito adquirió dos radares móviles, que éstos se utilizan aleatoriamente en distintos ejes principales de la ciudad, lo cual nos permite medir la velocidad y verificar si las unidades están respetando los límites de velocidad o no. En comparación al Plan anterior, no teníamos estos equipos, no existía radares móviles homologados por la Agencia Nacional de Tránsito, por eso se demoró en la adquisición, pero están funcionando desde el mes de marzo de 2017.

Ingresar a la sala de sesiones la concejala Srta. Carla Cevallos, a las 12h25 (19 concejales).

El respeto de las paradas de los buses, el cambio brusco de carril y el trato al usuario, las fiscalizaciones se las realizó, de la misma manera en el origen, en el despacho, el destino de la inspección fue visual; la fiscalización en los ejes viales, se hizo operativos de opacidad y la fiscalización en ruta, que es lo que hicieron los fedatarios.

El resultado de estas fiscalizaciones durante estos tres meses, con la experiencia del primer Plan, ¿qué es lo que nos dio como resultado?; en el despacho de las 2.370 unidades fiscalizadas, 2.262 tienen informes favorables, y 105 fueron citadas, y tres vehículos fueron retenidos.

En los ejes viales se realizó 3.012 fiscalizaciones, de las cuales 2.747 están sin novedad; citadas o informe de incumplimiento 244, y 21 vehículos retenidos.

El resultado de los operativos de revisión técnica vehicular: se hicieron 5.519 operativos de opacidad; 4.610 fiscalizaciones sin novedad; 905 vehículos fueron citados, y 4 vehículos fueron retenidos.

El trabajo de los fedatarios: ellos realizan 4.854 operativos, de los cuales 1.932 son sin novedad, y 2.922 informes son de incumplimiento. Estos 2.922 informes de incumplimiento los dividimos en tres meses desde que funcionaron los fedatarios, en el mes de octubre, apenas 49, porque empezaron a trabajar la última semana de octubre. En todo el mes de octubre, 1.740, pero en el mes de noviembre cuando ya comenzó los fedatarios a funcionar el trabajo que éstos hacían, podemos ver que existe una disminución de los incumplimientos por parte de los señores transportistas.

De la misma manera, aquí ya se incorporó el aplicativo movilízate, el cual permite receptor las denuncias, y las denuncias que teníamos era a través de la línea 1800 AMT, el aplicativo móvil, las denuncias a través del área del servicio ciudadano de la Agencia Metropolitana de Tránsito, y nuestra cuenta de twitter, en total se recibieron 590 denuncias, de las cuales el 64.13% se pudo resolver favorablemente.

De la misma manera, aquí podemos indicar que en esta ocasión, cada mes con las operadoras se les hacía llegar los informes de las novedades, indicando cuáles son las compañías que tenían mayor número de informes o citaciones, y aquí podemos decir que la compañía que más citaciones tuvo, fue la compañía "Cole Trans", con una flota de 23 vehículos, y la que menos citaciones tenía es "Seco Trans", con una flota de 18 unidades, y sólo fueron citadas 5 unidades.

Hasta aquí, señor Presidente, señor Alcalde, los dos informes que son sustento para la norma de la resolución.

CONCEJAL LCDO. EDDY SÁNCHEZ: El artículo No. 1 del presente proyecto de resolución, habla respecto del objeto de la misma: promover, garantizar la mejora en la calidad del servicio a través de la asignación de recursos no reembolsables, a favor de las operadoras de servicio como personas naturales, las que son beneficiarias del mismo.

Procede a dar lectura a las siguientes láminas:

ARTICULO 1.- OBJETO:



PROMOVER Y GARANTIZAR LA MEJORA EN LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS MDMQ, MEDIANTE LA ASIGNACIÓN DE RECURSOS NO REEMBOLSABLES A FAVOR DE LAS OPERADORAS DEL SERVICIO (PERSONAS NATURALES.)

ARTICULO 2.- ALCANCE:



LOS OPERADORES SE SUJETARÁN EN LOS ÁMBITOS INTRACANTONAL URBANO, RURAL Y COMBINADO, AUTORIZADOS A TRAVÉS DE LOS TÍTULOS HABILITANTES

ARTICULO 3.- PLAZO:

EL PLAN DE RETRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA CALIDAD TENDRÁ VIGENCIA DE DIECIOCHO (18) MESES CONTADOS A PARTIR DE LA EMISIÓN DE LA PRESENTE RESOLUCIÓN.

ARTICULO 4.- EXCEPCIONES:

LA ASIGNACIÓN DE LOS RECURSOS NO REEMBOLSABLES SE EFECTUARÁ ÚNICAMENTE A FAVOR DE LAS PERSONAS POSEEDORAS DE TITULOS OTORGADOS CON ANTERIORIDAD A LA CREACIÓN DEL PRESENTE PLAN.

SE ECEPTUAN:

a.- A LOS TITULARES QUE MANTIENEN RELACIÓN CONTRACTUAL CON LA EPMT PQ

b.- LAS UNIDADES DE TRANSPORTE QUE OPEREN EN RUTAS ESPECIALES CON TARIFAS DIFERENCIADAS.

c.- LAS UNIDADES DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DE PROPIEDAD MUNICIPAL

d.- LOS REGISTROS MUNICIPALES QUE NO CUENTAN CON UNIDADES VEHICULARES OPERATIVAS.

ARTICULO 5.- FISCALIZACIONES:

LA SEC. MOV. Y AMT EFECTUARÁ PROCESOS DE EVALUACIÓN Y FISCALIZACIÓN A LA CALIDAD DEL SERVICIO MENSUAL, PREVIO ASIGNACIÓN O NO DE RECURSOS

CONDICIÓN PREVIA:
CERTIFICADO RTV.
Y
CAJA COMÚN

Condición previa: es justamente que cuenten con el certificado de revisión técnica vehicular y que cuenten con caja común, y no hace parte de los parámetros de evaluación, sino una condición previa para acceder a la fiscalización.

Procede a dar lectura a las siguientes láminas:

ARTÍCULO 6.- INDICADORES DE CALIDAD:

- 1.- ESTADO FÍSICO DE LA UNIDAD
- 2.- TRATO AL USUARIO GARANTIZANDO LA SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS.
- 3.- ESTANDARES DE OPERACIÓN BAJO EL CUMPLIMIENTO DE LOS INDICES OPERACIONALES.
- 4.- CUMPLIMIENTO DE ESTANDARES AMBIENTALES BAJO CONTROLES PERIODICOS DE MANTENIMIENTO.

ARTICULO 7.- DE LA CAJA COMÚN



CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO Y UN INCONDICIONAMIENTO PREVIO A LA CALIFICACIÓN:

- MODELO DE GESTIÓN DE CAJA COMÚN
- ESTANDARES MINIMOS DE GESTION ADMISTRATIVA, OPERATIVA Y FINANCIERA

ARTÍCULO 8.- MECANISMOS ESPECIFICOS DE FISCALIZACIÓN Y EVALUACIÓN

LA SEC.MOV. Y LA AMT FACULTADAS A:

1.- ACCESO EN CUALQUIER MOMENTO A LAS INSTALACIONES FISICAS, VEHICULOS, VITACORAS, DOCUMENTOS, SISTEMAS METODOLOGICOS E INFORMACIÓN QUE SEAN NECESARIAS PARA LA FISCALIZAIÓN

2.- REQUERIR AL OPERADOR DE TRANSPORTE PRESENTE LA INFORMACIÓN O DOCUMENTACIÓN COMPLETA

3.- VERIFICAR EL CUMPLIMIENTO POR PARTE DEL OPERADOR DE TODOS LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y TECNICOS

4.- REALIZAR INSPECCIONES TECNICAS EN LOS VEHICULOS, INSTALACIONES DE LA OPERADORA Y EN EL CAMPO

5.- LAS INSPECCIONES SERÁN ALEATORIAS, PERIODICAS Y PERMANENTES PARA EL EFECTO.

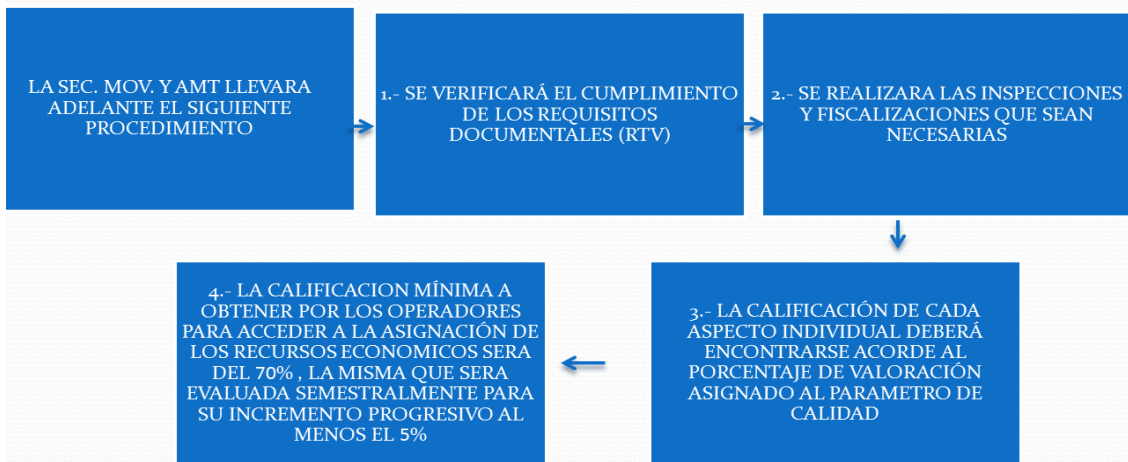
a.- CONTROL EN EL ORIGEN Y DESPACHO DE LAS UNIDADES

b.- CONTROL EN EL ORIGEN SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LA RTV

c.- CONTROL EN VÍA CON EQUIPOS TECNOLOGICOS PARA CONTROLAR EXCESO DE VELOCIDAD

d.- CONTROL EN VÍA Y DE FORMA ALEATORIA CON EL EQUIPO DE FEDATARIOS DEBIDAMENTE DESIGNADO Y AUTORIZADO

ARTÍCULO 9.- DE LA CALIFICACIÓN PARA LA ASIGNACIÓN



ARTÍCULO 10.- DE LA ASIGNACIÓN DE RECURSOS:

EL MDMQ, ASIGNARA RECURSOS NO REEMBOLABLES EQUIVALENTE A 1000 USD A PERSONAS NATURALES TITULARES DE LAS UNIDADES VEHICULARES CON TITULOS HABILITANTES.

ARTICULO 11.- DE LA PERCEPCIÓN DE LA CALIDAD:

-LA SEC. MOV. Y LA AMT LLEVARÁN ENCUESTAS PERIODICAS DIRIGIDAS A EVALUAR EL DESEMPEÑO Y MEJORAS IMPLEMENTADAS POR LOS OPERADORES DE MANERA TRIMESTRAL .

-OBLIGATORIAMENTE LA LA SEC. MOV. INFORMARÁ DE FORMA TRIMESTRAL A LA COMISIÓN DE MOVILIDAD LOS RESULTADOS ... SEMESTRALMENTE EL CONCEJO DEL MDMQ CONOCERA LOS RESULTADOS.

ARTÍCULO 12.- DEL INCLUMPLIMIENTO:

EN CASO DE COMPROBARSE EL INCUMPLIMIENTO DE LOS PARÁMETROS DE CALIDAD O LA INOBSERVANCIA DE LAS DISPOSICIONES CONTENIDAS EN EL PRSENTE PLAN SERA CAUSAL PARA LA NO ASIGNACIÓN DE LOS RECURSOS ECONÓMICOS.

INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS QUE CONLLEVE LA REVOCATORIA O TERMINACIÓN DE LA HABILITACIÓN OPERACIONAL CONFORME A LOTTTSV Y ORDENANZAS VIGENTES.

FACULTAD SANCIONATORIA A CARGO DEL LA SEC. MOV. BAJO PROCEDIMIENTO SANCIONADOR DEL COOTAD SIN PERJUICIO DE LAS ACCIONES DEL COIP

ARTÍCULO 13.- DENUNCIAS:



PARA EL DEBIDO CONTROL Y FISCALIZACIÓN DE LOS INDICADORES DE CALIDAD EL MUNICIPIO DEL MDMQ PONDRÁ A DISPOSICIÓN DE LA CIUDADANIA, HERRAMIENTAS DE ATENCIÓN PRIORITARIA DE REQUERIMIENTOS, QUEJAS Y DENUNCIAS A TRAVEZ DE PAGINAS WEB, APLICATIVOS MÓVILES Y/O LÍNEAS TELEFONICAS , LAS MISMAS QUE SERAN AVALADAS Y CONTABILIZADAS SEGÚN SU INCIDENCIA.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA



LAS DISPOSICIONES DE LA PRESENTE RESOLUCIÓN EN NINGUN CASO PODRAN AFECTAR AL CUMPLIMIENTO JURÍDICO NACIONAL Y DISTRITAL PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE TERRESTRE INTRACANTONAL URBANO, RURAL Y COMBINADO DEL MDMQ.

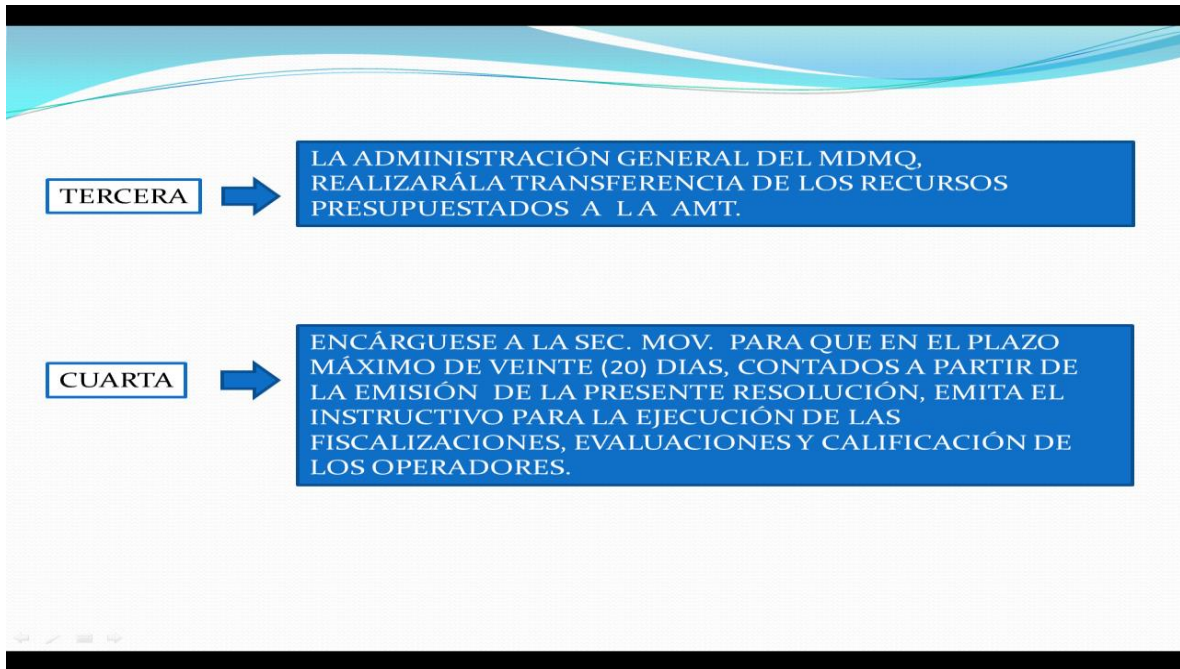
SEGUNDA



LA AMT INSTRUMENTARA, AUTORIZARÁ, DESEMBOLSARÁ Y CONTROLARÁ LAS ASIGNACIONES DE LOS RECURSOS NO REEMBOLSABLES ESTABLECIDOS EN LA PRESENTE RESOLUCIÓN; DE FORMA BIMENSUAL

Esto como un mensaje de sensibilización, luego del período de postergación por la suspensión del anterior mecanismo de compensación que se aplicaba de manera trimestral. Hoy hemos pedido a la AMT que ajuste estos tiempos para mejorar el flujo financiero de las diferentes operadoras.

Procede a dar lectura a las siguientes láminas:



DISPOSICIONES TRANSITORIAS

UNICA: EN EL PLAZO DE TREINTA(30)DIAS, LA SEC. MOV. Y LA AMT EN COORDINACIÓN CON LA SECRETARIA DE COMUNICACIÓN DEL MDMQ IMPULSARÁ UNA CAMPAÑA DE DIFUSIÓN COMUNICACIONAL RESPECTO DEL PLAN DE RETRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL MDMQ.



ADEMAS SE INFORMARÁ SOBRE LOS CANALES DE COMUNICACIÓN IMPLEMENTADOS PARA LA PRESENTACIÓN DE PETICIONES O DENUNCIAS, LAS PAGINAS WEB EL APLICATIVO MOVIL Y/O LÍNEAS TELEFONICAS HABILITADAS, FIJAS O MOVILES.

Asume la presidencia el concejal Abg. Eduardo Del Pozo, Primer Vicepresidente del Concejo Metropolitano, a las 12h40 (18 concejales).

DISPOSICIÓN FINAL

LA PRESENTE RESOLUCIÓN
ENTRARÁ EN VIGENCIA A PARTIR
DE SU SANCIÓN, SIN PERJUCIO DE
SU PUBLICACIÓN

En consideración el presente proyecto de resolución, señor Alcalde, miembros del Concejo.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Como el Concejo sabe, yo opino en función de lo que yo pienso, de lo que yo creo y pienso, en función de los intereses de la ciudad, y no de un grupo en particular; por lo tanto, no hablo en función de que, a lo mejor, a algunos de los presentes les gustaría oír. Pido, en esas condiciones, que usted exija el respeto a mis opiniones, de las personas aquí presentes.

En general, yo no soy partidario de los subsidios, sino de manera muy excepcional, muy especial, y creo que la práctica de subsidio que se implementó casi hace unos dos años, no fue positiva. Yo no sé si fue, además, conveniente para los propios transportistas. Hace no más de tres meses, de manera particular y directa, le dije al Alcalde de Quito, Dr. Mauricio Rodas, que deberíamos pensar en enfrentar en serio el tema del transporte, que es el incremento de la tarifa, yo creo que hay que ir en ese sentido, y no mantener una lógica de subsidio, que termina siendo contraproducente en varios sentidos, a los que me voy a referir.

Enfrentar el incremento de la tarifa es lo necesario, estuvo otro concejal presente y compartíamos con ese otro concejal esta opinión, de que deberíamos avanzar en el incremento de la tarifa en serio, y el Alcalde me contestó, no hay votos para ir al incremento de la tarifa, y ¿por qué no hay votos?, porque empezamos un período electoral. Llega al colmo la situación, que el plazo que se establece para revisar el tema de la tarifa o para mantener el sistema de subsidio es por 18 meses; es decir, cuando ya termine el período del actual Alcalde. Hubiera sido más franco que ponga el 20 de febrero o el 15 de mayo, para por lo menos transparentar las cosas, que el Alcalde lo que no quiere es enfrentar la decisión de incrementar las tarifas, aunque todos lo consideramos necesario.

Entonces, lo que hace es poner un plazo de subsidio para que pase el tema electoral y para que termine su plazo, y el Alcalde no tomar la decisión, que para muchos ciudadanos les puede resultar ingrato y, efectivamente, se discutió también otros elementos que podrían considerarse, como es el subsidio al ciudadano a través del propio sistema de subsidios, que el legítimo, a los más pobres, por ejemplo: se podría incrementar ese subsidio para que el ciudadano tenga la capacidad de incrementar o de pagar la tarifa, un modelo bastante sencillo y fácil de aplicar o pensar en un incremento o en un subsidio a los estudiantes, para que puedan enfrentar el tema de la tarifa, ese es mi enfoque general, porque del informe, yo quiero decir que, al menos, ahora se ha avanzado un poco con el informe. Hemos pedido desde hace rato, desde hace mucho tiempo, un informe sobre la evaluación, de cómo

funcionó el sistema del subsidio. Entre otra información, señala: que en estos dos años se ha gastado cincuenta y cuatro millones y medio en el subsidio a los transportistas, ahora se prevé 18 meses por una referencia sencilla, estaríamos hablando de unos cuarenta y dos millones de dólares, que el Municipio tendrá que invertir en este subsidio, cuarenta y dos millones y medio, adicionales a los cincuenta y cuatro ya gastados con resultados no muy buenos, ni para los transportistas, ni para la ciudadanía.

Yo regreso a verle al Administrador, que tiene que complicarse para buscar recursos, parece que no le preocupa mucho; a mí me preocuparía bastante, les digo. Si yo tuviera esa responsabilidad, me preocuparía enormemente cómo conseguir estos recursos, porque quiero decir la situación financiera municipal no es buena, es la peor de los últimos 15 años, así que la situación no es tan sencilla, ni tan simple como se pretende aquí demostrar.

Los parámetros de cumplimiento, déjeme tener algunas dudas, de los fedatarios. Cuando el sistema de fedatarios lo inventó el SRI, tenía una cualidad, y es que nadie sabía quiénes eran los fedatarios, excepto un personaje en el SRI, solo un personaje en el SRI sabía quiénes eran los fedatarios, y empezaban a intervenir en un día para que no haya ninguna infiltración de la información, de las vigilancias que iban a hacer los fedatarios, eso fue lo virtuoso. Entonces, tenían una eficacia para detectar infracciones enormes, era un sistema excepcional de control que dio tan buenos resultados para la recaudación tributaria, entonces, no es una cosa de nombrar a algunos funcionarios municipales disfrazados de civil, nosotros los funcionarios municipales disfrazados de civil, para ir a ver qué ha pasado. Hay que montar un sistema serio de control, para que la cosa produzca resultados confiables o como esa encuesta que algún rato se nos quiso presentar, hecha por la propia Agencia, y tampoco estoy de acuerdo con el procedimiento. En esa conversación, estuvo usted presente, señor funcionario de la Secretaría de Movilidad, se comprometieron a entregarnos la propuesta para ver y examinarlo con anticipación. Hemos recibido en los últimos días cuando ha salido de la Comisión de Movilidad, es decir, ni siquiera hubo el cumplimiento de ese compromiso que se estableció con los dos concejales que estábamos ahí presentes, de entregarnos, para ver si haciendo observaciones podía viabilizarse un poco las cosas, y nos presentan unos parámetros con indicadores, que déjeme decirle, no me parece que están suficientemente bien estructurados, porque ¿cómo se va a proceder?.

Hay una valoración o hay un porcentaje de valoración por bloque de indicadores, soy el primer bloque que tiene 9 sub indicadores, y que tienen un porcentaje de valoración del

15%; hay otro que tiene 10 indicadores, y tiene una valoración del 40%, y así por el estilo, pero no hay una valoración de indicador por indicador, y ¿qué hacemos?, ¿cómo se va a medir si se cumplen 2 de los 9 o 5 de los 10?, y así por el estilo, y se dice que el que llegue al 70% ya cumple, ya pasa el subsidio, porque hay que decirlo con todas sus palabras, que es un subsidio.

Asume la presidencia el Dr. Mauricio Rodas, Alcalde del Distrito Metropolitano, a las 12h55 (19 concejales).

De tal manera que, en el fondo, en el sentido político, en el fondo de la propuesta, y en las formas, resultan inaceptables, a mí me resultan inaceptables, y en algún momento para que lo sepan ustedes, los señores transportistas que están aquí, conversamos esto con el Alcalde ya hace algún tiempo, y se propuso la posibilidad de constituir una Comisión, hace ya algún tiempo, con seguridad más de seis meses, para conversar con los transportistas; una Comisión que yo le llamé multipartidista, para que estemos representados los distintos sectores, que evidentemente podemos tener diferentes opiniones, y buscar, construir un cierto consenso, nunca se lo quiso implementar, porque yo sí entiendo que hay que hacer ajustes al sistema tarifario y a los ingresos que tienen los transportistas, como decíamos en la discusión anterior, bajo un modelo óptimo, en lo cual el concejal Páez ha sido tan enfático sobre la base de un modelo óptimo, porque, efectivamente, de los propios resultados del informe que se tiene aquí, hay transportistas que han podido adquirir nuevas unidades; es decir, que hay unidades que pueden operar óptimamente y que pueden, por lo tanto, hasta mejorar sus unidades, cambiar sus unidades, eso refleja que se puede operar de manera óptima y que sin embargo de ello es necesario hacer ajustes.

Yo quiero expresar, por lo tanto, mi oposición a implementar este sistema. Como dije, no les va a gustar, a lo mejor, creo que se debería abordar, enfrentar el tema de las tarifas, ese es mi punto vista, no hay votos me dirán, cierto, parece que no va a haber votos para enfrentar el tema de las tarifas, pero yo creo que ese es el modelo que hay que seguir, independientemente de que les guste, eso es lo que creo que requiere la ciudad, enfrentar el tema y/o alimentar subsidios en una economía flaca, como la que tiene el Municipio de Quito, extremadamente flaca, y paralelamente estamos proponiendo endeudarnos.

Adicionalmente, damos subsidios por aquí, vamos a endeudarnos o queremos endeudarnos con intereses caros para poder cumplir las obras, esto es un contra sentido.

Por todas esas razones, compañeras y compañeros concejales, señor Alcalde, mi oposición completa a esta propuesta.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias señor Alcalde, compañeros, compañeras concejales, público presente. A mí me parece que es un tema que amerita mucho análisis, mucha reflexión, no es una decisión fácil como motiva precisamente desde la Comisión este proyecto de resolución, pero hay que entender varias circunstancias que nos han motivado en el seno de la Comisión de Movilidad, en tomar una decisión que efectivamente es de mucha responsabilidad y de trascendental importancia. Más allá de los argumentos y todo lo que ya ha expuesto el señor Presidente de la Comisión de Movilidad, yo sí quisiera destacar varios aspectos, algo que ya hemos hablado. Ustedes recordarán cuando tratábamos en primer debate y debatíamos sobre el proyecto de Ordenanza de la política tarifaria, que afortunadamente fue aprobado en el punto anterior, ahí hablábamos y reflexionábamos sobre un hecho que es innegable, hace más de 15 años que no ha habido una revisión de la tarifa por parte de los señores que prestan este servicio de transporte público y contrario a eso, desde ese tiempo acá, sí se han dado, sea por índices inflacionarios o por lo que corresponda, y un tema muy importante de resaltar, ha subido el precio de las llantas, ha subido el costo de los combustibles, ha subido el costo operativo, en esencia, de todo lo que tiene que ver con el sistema de transporte, eso es un elemento innegable que en este momento cabe reforzar en el análisis, en la reflexión, en virtud de que los costos operativos que están enfrentando, no satisface con la tarifa que actualmente están recibiendo los señores transportistas.

Hay dos caminos que manejar: como bien y con legítimo derecho así se ha planteado, es la revisión para un posible incremento; y, otro, el que está planteando la Comisión de Movilidad. Por el un camino hay que reconocer, cuando se habla del incremento del pasaje, es una situación que obviamente más allá de un posible cálculo político, hay que referir que se trata de cómo va a asumir el ciudadano, y aquí qué bueno que están presentes los señores representantes de los transportistas. Si bien, de acuerdo a la presentación realizada por el señor Secretario de Movilidad, hemos visto que se ha mejorado, se ha mejorado en algo, pero no de manera satisfactoria. En la Comisión, precisamente, he reflexionado en el sentido de que todavía hay determinados malos elementos que hacen que no se cumpla a satisfacción ese servicio público de transporte.

Me parece que hay que reflexionar a profundidad, en el sentido de que no satisface al ciudadano el hecho de que seguimos presenciando el correteo entre unidades, no hay respeto a las paradas para embarque y desembarque de pasajeros. Cuando el conductor de la unidad mira a un pasajero que es de tercera edad, mujer o menor de edad, simplemente no para a recogerlos, porque obviamente de pronto no satisface su interés en el cobro de pasajes, son elementos innegables que nosotros hemos pedido, que más allá de los compromisos por parte de los dirigentes, que sea el compromiso por el 100% de quienes están al frente del servicio de transporte público, nosotros creemos indispensable que la mejor manera en la calidad del servicio es fundamental. Desde mi punto de vista en particular, a mí me parece que con los índices de calidad y con la Ordenanza que se acaba de aprobar, me parece que es muy importante velar por la calidad del servicio a los ciudadanos.

Hemos dicho en la Comisión y, repito, el día de hoy, y ahí coincido con Carlos, deben tener un pensamiento de empresarios, hablemos en este rato con cada una de las unidades como microempresarios, para que sobre la base de aquello entiendan que su principal y único cliente es el ciudadano, y por eso se debe dar un servicio de calidad.

Adicionalmente, la Constitución establece o reconoce que el servicio de transporte público es un servicio público; es decir, debe ser otorgado con eficiencia y calidad, bajo todos los estándares que están establecidos en la Ley, aquí no se trata de incorporar mayores cosas de las que ya están en la Ley, sino más bien de que se cumpla, y lo que busca, precisamente, esta resolución, es que se cumpla lo que ya está en la Ley, lo que ya está en la Ordenanza, y la Ordenanza una vez que sea sancionada por el Ejecutivo, entre en vigencia.

Siendo así la reflexión a la que quiero llegar, es que cómo vamos a incorporar o cómo vamos a subir el pasaje, si es que todavía no hay el 100% de satisfacción del ciudadano, hay que también decir que persiste el tema de la corresponsabilidad que hay entre la autoridad municipal, los operadores de transporte y también del ciudadano, por parte de los señores transportistas, en mejorar la calidad del servicio, por parte de la autoridad municipal, a más de los mecanismos de fiscalización, también la infraestructura adecuada, para que el embarque y desembarque sea en las paradas, que debidamente cuenten con la señalética respectiva y en los lugares apropiados, ahí una deuda en ese sentido, hay que hacer una “mea culpa” como administración municipal, para que también se incorpore las paradas que corresponde en todo el Sistema Metropolitano de Transporte del Distrito; de la misma

manera, del ciudadano, también hay que generar una campaña para que los ciudadanos hagan lo suyo y también exijan a los transportistas que no se desembarquen o embarquen en donde les parece, sino ya con un orden lógico en las paradas, debidamente establecidas.

Entonces, en el marco de toda esta corresponsabilidad, a mí me parece que lo más adecuado, por el momento, es pensar en un sistema de compensación, de tal suerte que a través de la fiscalización, si es que los señores transportistas incumplen lo que está recogido ya en la Ordenanza de política tarifaria, más lo que está en la propia resolución que estamos discutiendo, simplemente no van a tener posibilidad de recibir esa compensación; es decir, si los señores transportistas incumplen en dar un servicio eficiente de calidad, con seguridad, con comodidad, con todos los estándares establecidos, simplemente no van a tener la posibilidad de recibir esa compensación. Entonces, ahí hay una posibilidad clara y un manejo adecuado de quiénes iban a tener esa posibilidad de recibir la compensación. No es que el día de hoy se aprueba esta resolución, y desde ya cumplido este mes, todo absolutamente, el 100%, van a recibir la compensación, no es así, ya hemos visto en la presentación qué es lo que aconteció en la etapa anterior, y lo propio será ahora; si es que cumple con los índices de calidad, con las evaluaciones, los porcentajes y todo lo que está corregido, no habrá inconveniente en que se pague la compensación, pero si no lo hacen, ellos mismos serán quienes tengan absoluta claridad bajo los esquemas de fiscalización de monitoreo de control, de entender por qué no van a recibir esa compensación, porque lo otro sería injusto, incrementar el pasaje al 100%, cumplan o no los parámetros de calidad; entonces, sí hay que profundizar en ese tema, y me parece que este mecanismo de compensación hace que sea más justa la entrega de compensación a quien sí está cumpliendo la Ley, es decir; cumpliendo con los índices de calidad.

Así es que yo quisiera mocionar que aprobemos este proyecto de resolución para poder avanzar con lo que la ciudadanía espera, seguir luchando, seguir trabajando por mejorar la calidad del servicio, que desde mi punto particular es mi objetivo fundamental, gracias.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Yo tengo algunas observaciones de las presentaciones, y más tarde sobre el proyecto de resolución que se nos ha planteado. La primera es bien importante: en la evaluación que se hace de la aplicación de esta compensación en su primera fase, que duró desde marzo hasta junio de 2017, veintisiete meses, que como lo ha referido el concejal Albán, significaron casi 55 millones de dólares.

Hay un tema que yo alerté cuando se discutió esto y posteriormente en varias ocasiones, en el Directorio de la Empresa de Transporte de Pasajeros, que es un tema que veo que en esta nueva versión se corrige, y esto es bien importante, el hecho de que durante la primera aplicación se pagó el subsidio, incluso a aquellos buses cuyos propietarios tenían relaciones contractuales con la Empresa de Transporte de Pasajeros, éste no es un hecho trivial ni pequeño. En la información que nos ponen ahora, una de las excepciones que se incorpora es eso, y se incorpora con un buen criterio, porque la tarifa acordada con las empresas que sirven para los servicios de transportación, que brinda la Empresa de Transporte, no considera los 0.25 centavos del pasaje, sino que establece un nivel de compensación distinto; yo, por tanto, alerté y en este caso, casi que existe un doble beneficio para ellos, que no son pocos, 654 prestadores del servicio, que si hubieran recibido los 450 dólares a lo largo de los 27 meses, representaban casi ocho millones de dólares, y como muchos de ellos participan de empresas, que para poder licitar frente a la Empresa de Transporte de Pasajeros necesitaba la “caja común”, la gran mayoría cobraron mil dólares, durante 27 meses, eso significa más de diecisiete millones de dólares, de los cincuenta y cinco millones de dólares, que de plata pública el Municipio entregó a los transportistas, 17.6 millones de dólares, fueron hechos, por decir lo menos, no suficientemente justificados, yo creo que no tiene justificación, y este es un tema que debería ser revisado por parte de la Auditoría interna y, por supuesto, por parte de la Contraloría, porque fue advertido, no se podía tener un doble estándar o no se podía, más bien dicho, duplicar el beneficio; el uno, ser contratista de la empresa, y tener un tratamiento económico diferente al de la tarifa plana que tiene todo el resto de prestadores, y ahí se van más de diecisiete millones de dólares, este es un tema que tiene que ser evaluado, y este es un tema que no se menciona, pero que es tremendamente fuerte, y digo con buen juicio, ahora se elimina a este sector de los beneficiarios de este subsidio; es decir, se ahorra cerca de los dieciocho millones de dólares mal pagados, que tienen que ser respondidos por parte de quienes fueron responsables de la aplicación de este tema, este es un primer asunto.

El segundo asunto es respecto a las temporalidades: finalmente si se aceptó en el 2015, que sea la Agencia Metropolitana de Tránsito la que se haga cargo de llevar adelante este tema, y uno suponía que era como un hecho temporal, porque la Agencia Metropolitana de Tránsito no tiene esta posibilidad, y de lo que he aprendido en este Concejo son las reiteradas menciones que hace el concejal Freire, sobre qué debe ocurrir en el sector público,

y en el sector público solamente se puede hacer lo que está expresamente mandado por la Ley.

Yo quisiera hacer referencia a la Resolución No. A-0006, que es la que crea la Agencia Metropolitana de Tránsito, que está vigente, que en el artículo No. 2, dice y les pido que presten atención, ¿cuál es el ámbito de actuación de la Agencia?. Dice: “La AMT de Quito, a través de los órganos que lo conforman, tendrá a su cargo la potestad de controlar...”, pido que presten atención, “...el transporte terrestre particular, comercial y de cuenta propia, así como por supuesto el tránsito y la seguridad vial”. La Agencia Metropolitana de Tránsito no tiene la potestad de controlar el transporte público, y este es un hecho que me parece que también vale la pena reflexionar, y estos han sido temas que han sido advertidos, porque yo sobre esto he conversado, no sólo con el Alcalde, con el Secretario de Movilidad, con técnicos de la Secretaría de Movilidad y la Agencia de Tránsito o con los propios transportistas, con ciudadanos, porque todo el mundo está preocupado de este tema. Yo he señalado la necesidad de construir esa institucionalidad para el manejo del transporte público, que lamentablemente estamos a los 40 meses de gestión de esta Administración municipal, y no han sido atendidos y por eso se tiene que recurrir al hecho de encargarle a la Agencia Metropolitana de Tránsito, que haga la tarea para la que no fue creada. La Agencia Metropolitana de Tránsito tiene otras especificaciones, tiene otras capacidades, otras experticias, otros encargos legalmente establecidos, y aquí se vuelve a insistir en este error, después de 27 meses y cincuenta y cinco millones de dólares, no sé corrigen estos temas, eso me parece tremendamente grave, y quiero llamar la atención de los miembros del Concejo, porque no podemos seguir sobre el mismo camino, empantanados en el mismo lodo, tratando de salir y no tomar decisiones que, efectivamente, modifiquen estructuralmente el tema del manejo del transporte público.

Aquí bien se ha dicho, la responsabilidad del transporte público, es en principio de los operadores, pero también juega un rol la autoridad y, por supuesto, también los usuarios, y hay que establecer con claridad, y cuando la autoridad no ha creado la institucionalidad y no hay esos mecanismos para mejorar el tema, creo que ahí hay un problema grave que no podemos insistir en ese error. Yo quiero señalar estos dos como antecedentes, y después referirme a algunas cuestiones, que en la construcción de esto me parece que vamos a reiterar el error, y el beneficio de inventario es muy pobre, es poquísimo, las mejoras experimentadas no son sentidas por parte de los usuarios, el propio sistema no camina en términos de mejora. La una, es que paga de manera plana a todos, no hay incentivo para

mejorar. Si yo ya completo en la primera evaluación el 70% de calificación, para qué voy a mejorar, si el siguiente mes, igual, me van a pagar mil dólares, y el tercero, igual, me van a pagar mil dólares. No existen mecanismos que, efectivamente, promuevan una mejora, y algunos han sido sugeridos, y otros están escritos en los borradores de los contratos de operación, que dejamos en los archivos de la Secretaría de Movilidad, por ejemplo: el que no se pague todo, sino que se guarde un porcentaje de ese valor total, para que sea entregado a aquellas operadoras, que en un ejercicio transparente de evaluación, generen las mejores calificaciones, y mes a mes esa calificación obligue a que si un mes yo recibo esa bonificación, al siguiente mes, otro pueda recibir esa bonificación, incorporando un círculo virtuoso de mejoramiento continuo, que no descansa en la capacidad de hacer control que tenemos, sino que promueve dentro de las operadoras, el hacer más eficientes y óptimos sus ejercicios de administración y, por tanto, les permite tener un incentivo que efectivamente sea efectivo, porque el pensar que el transporte público va a funcionar porque hay un agente en cada esquina, en cada bus o al lado de cada conductor, es una situación inmanejable, insostenible en el tiempo, como ejemplo demostrativo para arrancar, se puede mantener esa lógica, pero no podemos descargar la responsabilidad de la mejora, solamente en el ejercicio del control, porque además ese ejercicio del control, lamentablemente, es susceptible a situaciones no muy sanas, que hacen que se pase por alto, muchas veces, las necesidades de mejora.

Hay que diseñar creativamente, entonces, instrumentos, mecanismos, que permitan que efectivamente ese dinero pueda ser mejor aplicado, este es el un tema que a mí me parece que no tiene efectivamente solución, y reitera los problemas de los 27 meses, y cincuenta y cinco millones de dólares, ni gente de recursos municipales, puesta en este proyecto, que a la larga no representa mejora; es decir, esto se ve descontextualizado. De lo que acabamos de aprobar, es que en la “Disposición Transitoria Segunda”, me parece, que se establezca un plazo de 90 días, para que nos presenten la estructura tarifaria, y para saber si estos mil dólares compensan o no la expectativa de los transportistas. ¿Qué porcentaje de mejora son estos mil dólares?, ¿cómo se establecieron los mil dólares?, ¿por qué no son mil quinientos?, ¿por qué no son setecientos?. ¿Hay algún estudio que justifique cuánta plata estamos poniendo en cada caso?, ¿cuál es la mejora que significa en economía del transporte?, ¿cuánto les cuesta en un modelo de gestión óptimo el llevar los pasajeros con los estándares de calidad señalados?, y frente a eso, ¿qué significan los mil dólares?.

Entonces, este es un tema que no está resuelto y no pudo ser resuelto, y dispusimos de 27 meses, y cincuenta y cinco millones de dólares, para que la Secretaría de Movilidad, efectivamente, haga un estudio sobre eso, y ahora nos estamos planteando 30 días más, pero en 90 días estaríamos en capacidad de conocer; sin embargo, conociendo eso, queremos pasar una disposición con 18 meses de vigencia, porque ahí sí es un puro cálculo electoral, porque los 18 meses, como ya lo resalta el concejal Albán, cae en junio de 2019, una vez que esté posesionado el nuevo Alcalde, pero de aquí, hasta allá, sabiendo además si es que se cumple lo que dice la Ordenanza, que en 90 día sabemos cuál es la estructura de precios y cuál es la tarifa técnica, respecto al tema, que ya nos zafamos del problema; entonces, si yo voy a ser candidato, hasta eso se han de olvidar, si voté a favor o en contra, yo creo que, por lo menos, mi situación no es esa.

Yo quiero coincidir en lo que dice Jorge Albán, me parece que aquí el Concejo tiene la obligación de enfrentar estructuralmente el tema, y ese enfrentamiento estructural implica disponer de los elementos de juicio, que permitan tomar una decisión técnica; por supuesto, sensibilizada hacia los ciudadanos, y a los actores sociales, porque nadie es un kamikaze como para hacer lo contrario, pero en el proceso de 27 meses y 55 millones de dólares, creo que había tiempo suficiente para poder construir consensos con la ciudadanía, y con los transportistas respecto a lo que Quito necesita como sistema de transporte, porque lo que estamos haciendo es empujando.

Quiero hacer notar una sola cuestión de lo que tiene esta resolución que se nos plantea aprobar. La tarifa del "Metro", estudiada tres veces por "Metro Madrid", por la "Ratp de París", y por la última consultoría que nos presentaron, de "GLS"; es decir, tres veces se ha estudiado la tarifa técnica del "Metro", las tres veces se coincide que es alrededor de 0.45 centavos, que es lo que dijo el estudio de "Metro-Madrid", originalmente planteado, las tres coinciden que es eso. ¿Cómo vamos a llegar a subir el "Metro", de 0.25 centavos a 0.45 centavos? o ¿pensamos subsidiar la operación del Metro?, esto me parece que no tiene responsabilidad frente a la ciudad. Por cuidar el no tomar una decisión, posiblemente, que tenga implicaciones políticas, estamos pateando para adelante, pero a punto de que entre a funcionar todo este sistema.

Yo creo que esto, francamente, es eludir la responsabilidad, la estructura que tiene, aunque ha corregido algunos defectos de la primera forma de aplicación, en realidad, no afecta al hecho estructural. Me parece que la herencia que como Concejo estamos dando, no es

suficientemente buena, no habla de que hemos querido tomar el “toro por los cuernos”. Yo respeto, por supuesto, a los compañeros que tienen otra valoración, pero me parece claro que estos temas los tengamos absolutamente dispuestos y evidenciados frente a la discusión que vamos a tomar.

Yo no puedo estar de acuerdo con reiterar un error, que le costó a la ciudad 27 meses, y 55 millones de dólares, votar a favor de eso, es reiterar en ese error, yo no puedo; reconociendo los argumentos que aquí se han mencionado, no puedo insistir en ese error, y sí demandar de que esta resolución se deje sin aprobar, y se permita que efectivamente lo que acabamos con la Ordenanza de aprobar, se permita que se tenga la estructura tarifaria y sobre esa estructura tarifaria tomemos una decisión con suficientes elementos de juicio, que permita efectivamente avanzar en términos de la calidad del servicio, y garantizar la sostenibilidad financiera de los operadores privados y también de la operación pública.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO: Gracias Alcalde, compañeros concejales. Primero: mencionando que era indispensable, como así lo exigimos dentro de la Comisión, que estos dos proyectos normativos vengan de la mano, la Ordenanza que acabamos de aprobar, y este proyecto de resolución del Plan de compensación, y es indispensable en razón de que antes de tomar cualquier decisión, lo primero que tenemos que pensar es en la calidad del transporte público, y sin la Ordenanza que precedió este punto, evidentemente esto podría caer otra vez en lo lírico, podría caer otra vez en que simplemente sea una hoja de papel en blanco, y que evidentemente no tengamos las herramientas suficientes como para poder exigir, como Distrito Metropolitano de Quito, el cumplimiento de los parámetros de calidad en el transporte público, esa es la importancia de la Ordenanza que acabamos de aprobar, y por lo cual aplaudo a este Concejo Metropolitano por haberlo hecho por unanimidad.

Se viene este segundo tema importante, y creo que es fundamental que esto se analice de manera global, estamos en un momento sumamente clave dentro de lo que significa el transporte público para la ciudad, estamos a muy corto tiempo de la implementación del “Metro de Quito”, y evidentemente como así exige el contrato de la construcción del Metro de Quito, antes debe estar ya implementado el sistema integrado de recaudo, y ese sistema integrado de recaudo también tiene que estar atado a un sistema integrado de transporte, y este sistema integrado de transporte requiere, por supuesto, de la política tarifaria que acabamos de aprobar en la Ordenanza que precedió este punto, y nosotros establecimos en esta Ordenanza que acabamos de pasar, un plazo de 90 días a la Secretaría de Movilidad, para que nos entregue a la Comisión y, evidentemente, al Concejo, la planificación total, parámetros exactos con precios de la tarifa exacta, de cuánto debería ser técnicamente esa

tarifa plana que implementarse en el sistema en la ciudad, incluyendo el “Metro de Quito”, pero esos 90 días para tener la información, más el debate que evidentemente esto generaría dentro de la Comisión, dentro de este Cuerpo Colegiado, y los señores transportistas han venido ya esperando suficiente tiempo, también cabe decirlo, el cambio y una reforma a lo que estamos planteando, pero tampoco creo que cabe lanzar la “pelotita” a la siguiente Administración, y en eso estoy de acuerdo con lo que dice Carlos, y estos textos pueden ser mejorados, y aquí creo que vale una incorporación en el texto, como se está planteando específicamente en el artículo No. 3, que establece los 18 meses, pues podríamos poner que es hasta 18 meses o hasta la implementación de la política tarifaria, aprobada por el Concejo Metropolitano. Con este cambio, necesariamente lo podríamos mejorar el texto que estoy proponiendo, porque estoy poniendo “hasta”, porque si es que en 90 días, ya nos presenta la Secretaría de Movilidad la información necesaria para que este Concejo Metropolitano tome la decisión de establecer una política tarifaria plana para todo el sistema integrado de movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, con sus fases de implementación, pues tendremos que tomar la decisión, y eso es técnico, esto no es para que me aplaudan, esto es técnico.

SEÑOR ALCALDE: Por favor, ruego guardar silencio. Adelante.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO: Esto debe corresponder a un análisis serio y esa tarifa plana no será de los 0.30 centavos, no será de los 0.25 centavos, seguramente serán 0.45 centavos; 0.50 centavos, yo no sé, y será una decisión política difícil, por supuesto que sí, y que alguien tendrá que tomarla, claro que sí. ¿Cuándo la tomamos?, cuando tengamos la información, si es que es evidentemente dentro de los plazos que establecimos en la Ordenanza, aprobada hace minutos atrás, y a lo mejor, y cabe que sea en unos cinco meses, eso es una realidad, y hay que tomar esa decisión en su momento, pero mientras tanto tampoco podemos dejar en el limbo a los señores transportistas, tampoco pueden quedar en 0.25 centavos.

Entonces, el planteamiento, definitivamente es: ni el un extremo, ni el otro extremo, sino evidentemente establecer que en este artículo No. 3, que podría ser hasta 18 meses o hasta que el Concejo Metropolitano apruebe la implementación de la política tarifaria. Eso me atrevo a solicitar que se incluya en el artículo No. 3, para poder tomar esta decisión, ojalá señores concejales, señor Alcalde, de manera unánime en este Concejo Metropolitano.

Asume la presidencia el concejal Abg. Eduardo Del Pozo, Primer Vicepresidente del Concejo Metropolitano, a las 13h30 (18 concejales).

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, a las 13h31 (17 concejales).

CONCEJALA ABG. RENATA SALVADOR: Señor Alcalde, compañeros concejales. Este es un tema difícil que tiene mucho tiempo pendiente de resolver, hoy creo que ha llegado la hora de resolver este tema por el bien de todos los implicados en esto, una parte la ciudadanía, y otra parte los señores transportistas. Tenemos sobre todo esa responsabilidad, porque tenemos que estar conscientes que no ha habido un aumento de tarifas durante 15 años.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO, PRIMER VICEPRESIDENTE DEL CONCEJO METROPOLITANO: Silencio, por favor, está interviniendo la señora concejala, todos los que están aquí presentes. Continúe, por favor, concejala Salvador.

CONCEJALA ABG. RENATA SALVADOR: Decía que llevamos 15 años sin revisión de las tarifas. En estos 15 años ha habido aumento de todos los insumos, como ya hemos dicho, del transporte, los sueldos de los compañeros choferes han subido; es decir, ha habido un momento de todos los valores en los que se puede componer la tarifa, al decir esto, parecería justo que la tarifa suba, me parece a mí que sería lo más justo que la tarifa de los pasajes suba, porque toda la ciudadanía está consciente de que esto no ha sucedido durante 15 años, pero por otro lado, los que usamos el transporte vemos que no ha habido mejoras visibles en el mismo, no ha mejorado la seguridad, no ha mejorado el respeto de las paradas, no ha mejorado los correteos, no se ha respetado a las personas de tercera edad, a los niños. Los señores transportistas tienen que cambiar el "chip" que tienen dentro, tienen que saber que tienen que cumplir con ciertas normas, con las leyes, para que también la ciudadanía pague contenta la diferencia del transporte, porque si nosotros vemos que los buses contaminan, que no respetan las paradas y todo, para el ciudadano resulta una molestia; es decir, les aumentan la tarifa sin que ellos mejoren su servicio, entonces no es justo, parecería que no sería justo el aumentarles la tarifa.

Hoy también hemos creado una Ordenanza que da a la ciudadanía la posibilidad de denunciar el servicio del transporte, yo creo que es una herramienta fundamental para que todos los ciudadanos que usamos este transporte, puedan denunciar y hacer cumplir nuestros derechos como clientes, digamos así, del servicio del transporte.

La compensación deberá pagarse a los señores transportistas que sí cumplan con estas obligaciones, y pienso que la autoridad en eso tiene un trabajo muy arduo y muy difícil, porque tendrá que pagar la compensación, en realidad, a los que sí cumplen, a los que sí están de acuerdo a los parámetros exigidos dentro de la norma.

Entonces, es un reto difícil, es un reto importante que tienen que cumplir, tanto la autoridad, como los compañeros transportistas, este reto lo tenemos que llevar a cabo, para que al pagar la compensación, las dos partes se sientan beneficiadas, se sientan contentas, tienen una tarifa que está acorde a sus necesidades para cumplir con un buen servicio, y la ciudadanía tiene el servicio que se merece, tiene el servicio que espera, yo creo que esto es lo ideal. Estamos atentos a que la autoridad cumpla con exigir un buen servicio para la ciudadanía, ese es el reto que todos estamos esperando, gracias.

CONCEJAL MSC. PATRICIO UBIDIA: Gracias Alcalde, compañeras y compañeros concejales, a la ciudadanía aquí presente. En realidad, este es un tema álgido y lastimosamente se ha seguido pateando el problema hacia adelante, creo que es momento ya de tomar resoluciones, la verdad es que, tanto para la ciudad, como para los compañeros transportistas que aquí nos están acompañando esta tarde, han sido momentos tortuosos, porque la verdad es que como se ha dicho, la tarifa no es la que debería ser, ahí han pasado 15 años compañeros, 15 años que no se ha podido dar ese aumento, obviamente, las cosas, los demás servicios han ido aumentando, han ido subiendo, y en este caso por un tema también hay que entender a la ciudadanía, un tema del ciudadano que no se siente con las comodidades, ve a lo mejor que todavía hay una deficiencia, y eso también hay que hacer un “mea culpa”, compañeros transportistas, y eso debido a que no ha existido en la ciudad, lastimosamente, verdaderos parámetros.

Yo entiendo, y sé la buena predisposición de todos, como acabamos de aprobar una Ordenanza bien realizada y trabajada en la Comisión, propuesta por Daniela, en donde se pide que se incrementen parámetros, pero muchas veces el papel aguanta, todos dicen: sabemos las buenas intenciones, pero si no existen condiciones que se optimicen, que se mejoren, parámetros, que existan realmente indicadores de calidad, y en eso yo he sido permanentemente perseverante, de que ya se cumpla el fin y el sistema único de recaudo de la caja común.

Hace varios años atrás se dejó establecida la hoja de ruta de la “caja común”, faltaba el sistema único de recaudo, que no se lo adquirió, obviamente cuando se hizo la licitación del “Metro” fue una de las cosas que se le dejó a un lado, y como vemos, y claro, se decía por un tema de presupuesto, creo que en realidad el presupuesto era 36 millones, si no me equivoco. Ahora, vemos que en el subsidio se ha gastado más, se ha gastado 55 millones, imagínense si hubiéramos adquirido ya el sistema tecnológico, no estuviéramos en estas penurias de estar debatiendo por el centavo, si se le aumenta o no, o cuánto se va a compensar, eso es una realidad en la ciudad, y por eso creo que es indispensable en los actuales momentos ya tomar definiciones.

Entiendo que las condiciones a nivel nacional, las condiciones económicas también de la ciudad, de los ciudadanos, no son las óptimas o las mejores, como para querer aumentar en este momento la tarifa del transporte, pero en algún momento habrá que tomar la decisión y esperemos, más allá de los cálculos políticos, que sea en esta misma gestión. Yo creo que eso deber ser un llamado y con el costo político de todos los actores que estamos acá, porque “ojo”, no sólo es el Alcalde, sino todos los que tomamos la decisión, pero obviamente también nos eligen para eso, para tomar decisiones, más allá de los cálculos políticos, pero en el momento actual ya se ha definido que exista esta compensación. Hacer el llamado, compañeros, que de aquí en adelante ustedes sean los primeros en exigir que se cumplan las condiciones de la caja común, el sistema único de recaudo, que se adquiriera el sistema, pero que es fundamental que el sistema se lo adquiriera, porque además hay una lógica, después cuando ya tengamos el “Metro de Quito”, si es que no existe esta integración tarifaria y esta integración entre los sistemas, como se dijo siempre, el “Metro de Quito” por sí sólo no va a funcionar, va a ser una columna vertebral que simplemente funcionará de norte a sur, y nada más.

Entonces, necesitamos y exigimos que exista ese sistema de caja común para la integración, no sólo tarifaria, sino también en la parte física. Yo, en este caso, para no seguir dilatando más la propuesta, creo que es momento de tomar definiciones, para que también de parte de la ciudadanía tengan la tranquilidad de que no va a existir incremento, y de parte de ustedes, compañeros transportistas, también tengan la tranquilidad de que pueden seguir trabajando y laborando con todo lo que ya sabemos, con todas las problemáticas, pero por los menos sabiendo que va a haber una compensación.

Yo pediría, más bien, que el Concejo Metropolitano el día de hoy resuelva, y hay una propuesta presentada por ti, Eduardo, veamos, yo creo que es momento de analizar. Por el momento, no están las condiciones claras y creo que la compensación se tiene que realizar, se tiene que mantener la compensación, pero que en su momento, se tomen definiciones en este Concejo Metropolitano.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias Alcalde. Este momento es lamentable, porque hemos perdido siete meses, tanto ustedes, señores empresarios, como nosotros los ciudadanos, para llegar a este acuerdo de que si hay nueva compensación o hay aumento de tarifa. Ahora, se nos está presentando un nuevo Plan por parte de la Secretaría de Movilidad, supuestamente con una gran investigación, en donde ustedes también van a hacer su compromiso, y en donde la Municipalidad va a hacer su compromiso, porque se debe aclarar, aunque en las redes sociales hay una familia de los transportistas que siempre está diciendo cosas que no son, pero yo sí debo aclararles que hay muchas cosas que

ustedes han fallado en la primera resolución, como les dije en el discurso anterior, no han cumplido, pero así también no cumplió el Municipio, y eso se ocultó; el Municipio también no cumplió, entonces, fue de parte y parte la falta de compromiso, y debe quedar bien claro. Ahora nos presenta un nuevo estudio, en donde nos dicen que 18 meses, 42 millones, cuando en la primera resolución, según los cálculos, como escucho a los concejales, son 54 millones que se han invertido, y no se ha hecho nada.

Entonces, ahora pretendemos con 42 millones volver a empezar, es decir, hoy sí vamos a cumplir con los 42 millones que propone la Alcaldía, y aquí vamos a decidir en el Concejo, ahora sí de verdad. A los señores empresarios que los trato con mucho respeto, ¿van a cumplir?, ¿nos garantizan que van a cumplir?, tengo esas inquietudes.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO, PRIMER VICEPRESIDENTE DEL CONCEJO METROPOLITANO: Silencio, por favor, está interviniendo la concejala Von Lippke.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias. Yo sé que es la angustia, la sensación que tienen ustedes y comprendo perfectamente, por eso la interrupción, uno siempre debe ponerse en “los zapatos del otro”, y a nosotros como autoridades nos cuesta el doble, porque nos toca estar de un lado, y también del otro lado; entonces, aquí muchas veces se nos ve como malos o como los “cucos”. Tenemos que legislar para toda la ciudad, yo entiendo la preocupación de ustedes y no me molesta la interrupción, quiero decirles eso también.

Yo sí creo que en este tema debe haber un estricto cumplimiento de este acuerdo, pero yo quisiera añadir: tengo aquí los datos exactos, hay 3.333 unidades de transporte público, y son 654 unidades de transporte que mantienen relación contractual a través de convenios con la Empresa Metropolitana de Pasajeros, hablamos de la caja común, hablamos de todas las deficiencias, hablamos de lo mismo y lo mismo, y lo que han dicho algunos otros concejales, tienen razón, este es un tema de un año electoral, y por eso se ponen las fecha y lamento que sean ustedes utilizados de esa manera, porque no debe ser así. Hasta el último día que estemos en funciones, debemos servir con responsabilidad, para por lo menos tener la gratitud en el corazón de la gente, no utilizar a las personas en época de compañía, y luego olvidarse, algo que ha hecho esta Administración, y no sólo con ustedes.

Yo quisiera que en lo que nosotros estamos analizando en esta resolución de la compensación, para que puedan recibir la compensación, todos deben, primero, cumplir

con todas las obligaciones que tienen con el Municipio, multas, matrículas, patentes y todas las obligaciones que ustedes conocen, si están cumpliendo, les felicito, pero sí es necesario que yo se los diga para que se conozca, y mejor si ustedes alzan la voz y dicen que sí están al día, les felicito, pero sí vuelvo a insistir, recuerdan cuando nos reunimos, la propuesta que se hizo en una reunión era ésta, y perdimos siete meses, y digo, perdimos, porque yo también siento que perdí. Ahora, hablar de un nueva compensación de 42 millones, voy a hablar del otro lado, me voy a poner en los “zapatos de la ciudad”, no de ustedes señores empresarios, y no es contra ustedes. Son 42 millones que yo quisiera saber, ¿de dónde van a salir?, porque tenemos un presupuesto, hay un déficit en esta Administración. Ustedes recuerden que por el Ministerio de la Ley se aprobó el presupuesto del 2018, tenemos una crisis de salubridad de EMASEO, en la que ustedes también en sus barrios deben ser víctimas, hay una verdadera crisis de salubridad, y la Administración, las políticas públicas del Alcalde, decidió que para el 2018 vaya “cero dólares” para le empresa de EMASEO, y ahora para quedar bien con ustedes, que son una fuerza importante, los empresarios del transporte, sí les ofrece 42 millones, porque los quiere utilizar, porque en cambio los señores de los barrios que están botados y abarrotados de basura, a ellos no los puede utilizar, con todo respeto, sin faltarles a ustedes, sólo les estoy haciendo ver la visión política que yo tengo.

Entonces, sí es lamentable ver cómo se maneja esta situación aquí en el Concejo, ustedes con seguridad dicen tener derecho al incremento de la tarifa, la ciudadanía dice tener derecho con seguridad a un mejor servicio, a nosotros las autoridades nos toca tomar la decisión, yo creo que podemos nosotros llegar a un acuerdo, porque muchas veces, no siempre, se puede ganar el 100%, y tampoco nos gusta perder el 100%. Yo creo que ya habiendo esta Ordenanza que se presentó; el momento que ya sea sancionada la Ordenanza, entra en ejecución, y decir que las políticas tarifarias en esa Ordenanza sea el tiempo, pero ya para subirles a ustedes los 0.05 centavos, lo que pasa es que tiene que ser en cuatro meses, como lo había propuesto el concejal Eduardo Del Pozo. A mí me parece que la propuesta, y quiero que sepa, y perdone que voy a hacer esta aclaración, nos llevamos muy bien con el colega, con muchos colegas aquí, no soy de “Creo”, no vayan a pensar que es porque le apoyo al Alcalde.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO, PRIMER VICEPRESIDENTE DEL CONCEJO METROPOLITANO: Bienvenida concejala, si es que así lo quiere.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Pero esas son las posiciones que ustedes van a ver aquí, y han visto de muchos concejales, que muchas veces se tergiversa en los medios de comunicación, en el twitter o en los troles que maneja, en donde dicen que no nos hemos puesto la “camiseta de la ciudad”. Aquí ustedes están oyendo el criterio de todos los concejales, queremos la solución de ustedes, personalmente Ivone Von Lippke quiere la solución para el transporte, y no quiero que sean utilizados para campaña electoral, hay que respetarlos a ustedes; ustedes han tenido trayectoria, hay que respetarlos.

Entonces, yo sí considero que si logramos ese acuerdo que propone el concejal Eduardo Del Pozo, y donde ustedes también se comprometan, porque ya perdimos siete meses, no perdamos más, no nos dejemos utilizar, aceptemos, lleguemos a un consenso mediático y solucionemos el problema de ustedes, mejoramos el servicio, subimos la tarifa, eso es lo correcto, esa es la manera de llevar las políticas públicas, con decisión, no poniendo personas adelante para decir cúbrame, conversemos, enfrentemos, propongan, proponemos, tomemos decisiones, yo creo que eso es lo correcto, nunca vamos a ganar 100%, así es en todo, y no sólo en la política, es en todo, siempre nos toca perder algo. Yo creo que ustedes señores empresario han tenido la voluntad y tienen la voluntad, hagamos esto más rápido, y hagámoslo más corto, no se dejen utilizar, lleguemos a un consenso, hagamos lo que propone el concejal Eduardo Del Pozo, ya hay una Ordenanza de políticas tarifarias, yo sé que ustedes pueden, porque he visto que muchas cooperativas han hecho el esfuerzo, y yo debo reconocerlo, en estos siete meses han hecho el esfuerzo, a pesar de no haber recibido la compensación, han hecho el esfuerzo, y siguen dando el servicio, responsables con la ciudad.

Entonces, yo les invito que analicemos un poco más esto y, claro, aquí la metodología no estoy muy de acuerdo con la presentación que nos hacen, les vuelvo a insistir, quisiera si ustedes me dicen que así lo es, les felicito, pero quiero insistir que en esta resolución conste que los que van a recibir la compensación sean los que cumplan, como usted mismo lo dice, que no tengan deudas con el Municipio, que en todas sus obligaciones estén al día, multas, matrículas, patentes, y todas las obligaciones que están en la normativa, y debe haber un estricto cumplimiento de ese acuerdo, y las sanciones también van a ser inmediatas para que no reciban compensación, porque de lo contrario, “los justos pagan por pecadores”. Hay compañeros que tienen al día y cumplen fielmente, y hay otros compañeros que no sé por qué no lo cumplen, no quiero juzgarlos, pero por ellos en cambio se retrasa todo el grupo.

Entonces, yo quisiera que se incluya esto en la resolución, en que deben estar al día para recibir la compensación, deben estar al día con todos los temas que ustedes tienen que cumplir con el Municipio, nada más, señor Alcalde, gracias.

CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN: Buenas tardes con todos nuevamente. Creo que hay que tener algunos antecedentes claros de por medio. En agosto de 2014, cuando Quito asume las competencias plenas en temas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, creo que la primera carta que se recibió automáticamente fue la de la Cámara de Transporte Urbano de Pichincha, solicitando la revisión de la tarifa, ya que ellos venían recibiendo un subsidio del Gobierno Nacional, recordemos que el subsidio no es de ahora es de toda la vida. En ese momento, hubo la disposición del Alcalde para que no se subiera la tarifa, que no era el momento adecuado y que pensara en asumir el subsidio que el Gobierno Nacional venía pagando, y en ese momento se estudió a través de mesas de trabajo con los transportistas, con la ciudadanía, y que yo presidía en mi calidad de Vicealcaldesa en ese entonces, y tratando de encontrar un punto intermedio, entre un subsidio que se va al hueco y al vacío, y la disposición recibida de no incrementar la tarifa. Se creó este Plan de Compensación con la lógica de que a través de los recursos entregados a los transportistas, se pudiera avanzar en la mejora de la calidad del servicio, con un plazo establecido claramente de dos años y medio, hasta junio de 2017, para que en ese plazo con la efectiva, supuestamente, implementación de ese Plan de Compensación, se pudiera contar con información relevante, por ejemplo: que permita definir una tarifa técnica, que permita avanzar en una política tarifaria, y que se empezaran a ver algunas mejoras; es decir, sabíamos perfectamente que la compensación no iba a mejorar estructuralmente el servicio, eso está claro, no éramos ingenuos en ese sentido, pero yo sí consideré, al menos, que era una oportunidad para implementar algunas mejoras, que le mostraran a la ciudadanía que los cambios se estaban iniciando, se estaban dando y que, por tanto, la ciudadanía también estuviera más dispuesta a aceptar la revisión de la tarifa, que justamente vienen solicitando los transportistas desde hace tiempo atrás, pero lamentablemente esa oportunidad se perdió completamente.

Yo voy a insistir que el Plan de la Compensación no iba a resolver los problemas de fondo, pero sí podía ser una mejor oportunidad, y esa oportunidad se perdió por varios motivos, porque no hubo la voluntad política de implementar en la totalidad el Plan, y esa voluntad política venía de la Alcaldía, de la Secretaría de Movilidad y de la Agencia Metropolitana de Tránsito, de hecho, el anterior Secretario de Movilidad, en una de las sesiones que

tuvimos en la Comisión de Movilidad, sobre la revisión de la implementación del Plan de Compensación, dijo públicamente, porque además yo le pregunté, porque en las primeras evaluaciones que nosotros vimos del Plan, una de los principales elementos de ese Plan era fortalecer la implementación de la “caja común”, y es por eso que se premiaba con mayores recursos a quienes implementaban la “caja común”, y la evaluación de base señalaba que alrededor del 55% de las compañías, tenían implementado o estaban avanzando en la implementación de un sistema de caja común, mientras que el 45% de las compañías no tenían esa implementación o estaban en fases muy básicas. En tan sólo un semestre, mágicamente el 95% de las compañías tenían ya “caja común” y, por tanto, podían acceder a la compensación de los mil dólares.

El Secretario de Movilidad, aceptó en la Comisión de Movilidad, que los parámetros para la evaluación de la implementación de la “caja común”, se habían flexibilizado a través de sendas resoluciones de implementación del Plan, y entonces eso desnaturalizó completamente el Plan.

Luego, la otra cosa es que la Agencia Metropolitana de Tránsito, ahora, nos dice como gran panacea, que van a poner fedatarios ocultos, se les dijo desde el principio, si es que el agente de tránsito va a hacer la evaluación con el chalequito, pero obviamente no va a encontrar ninguna infracción, que se van a portar de manera excelente y perfecta, y eso fue lo que pasó. Las evaluaciones que entregaba la Agencia Metropolitana de Tránsito sobre los pagos, daban cuenta que el 70% al 90%, al principio, era el 70% al 90% de operadoras estaban cumpliendo a cabalidad los índices de calidad y tenían derecho a la compensación.

Entonces, estos dos años y medio se perdieron completamente y los recursos que se entregaron, 55 millones de dólares, no sirvieron para mostrarle a la ciudadanía que había una verdadera intención de mejorar la calidad, se podrán haber implementado algunas mejoras, nadie niega eso, pero no son mejoras que declara la ciudadanía, realmente no puede sentir y decir: veo que el sistema está mejorando. Ustedes, señores transportistas, me conocen, y saben que me subo a los buses continuamente, y yo también vivo lo que vive la mayoría de los ciudadanos, que es que el servicio no mejora, y el servicio no mejora por causas estructurales, ya lo discutimos en la anterior Ordenanza, muchas cosas les corresponde a ustedes, por supuesto, pero otras también le corresponden a la autoridad, y por eso es que era tan importante la aprobación de una Ordenanza integral, que establezca estos mecanismos de evaluación y de control, para tener una mejora objetiva en el servicio

del transporte público, pero esas mejoras objetivas no se obtienen sin inversiones, y eso está claro, absolutamente para todo, no es que de gratis no más se puede mejorar el servicio del transporte público, eso tiene que tener una inversión, y esos 55 millones de dólares que podrían haberse destinado para muchas otras cosas, se fueron y se perdieron en una oportunidad, y luego recordemos que ya desde febrero de 2015, sabíamos que en junio de 2017 se vencía el mecanismo de la compensación, y que se debía aplicar una política tarifaria, ya sabíamos, y luego en mayo de 2017, nos presenta la Alcaldía la propuesta del incremento de la tarifa con una política tarifaria, sin considerar ningún elemento de la calidad que fue lo que discutimos en el anterior punto; y, luego, cuando ya estábamos dispuestos, porque habíamos muchos concejales, no la mayoría, obviamente, pero habíamos muchos concejales que entendíamos el momento histórico y la responsabilidad que este Concejo Metropolitano tiene con la ciudad, de dejar de politizar este tema y de tratarlo de la manera más técnica posible, y de que la ciudad tenga una política tarifaria que le permita avanzar objetivamente en toda mejora del sistema, y lo que va a hacer la implementación del "Metro" el día de mañana, y estábamos dispuestos a asumir este famoso costo político de incrementar la tarifa, y de asumir esta responsabilidad de no seguir pateando el tema para que alguien más lo resuelva el día de mañana, pero la pobre gestión de la política de este Alcalde, no permitió que esa discusión se diera, luego ya lo dijeron aquí algunos concejales; luego, muchos estuvimos exigiendo y demandando mesas de trabajo con los transportistas y la ciudadanía, para poder llegar a acuerdos, para poder hacer un proceso efectivo de comunicación, de socialización, de sincerar los costos, de sincerar las cifras, de saber exactamente dónde estamos parados, y en la Comisión de Movilidad discutimos meses sobre esto, sin que exista la voluntad política del Alcalde de llevar esto a Concejo, y tomar una decisión responsable con la ciudad y después vino el paro, y después del paro sale el Alcalde victorioso a decir: yo voy a poner en orden a los transportistas, ahora sí, si no mejoran la calidad, no les subimos la tarifa, y les pongo en orden y, supuestamente, les empezaron a hacer una serie de operativos, y ahí esos operativos se hicieron con fedatarios ocultos, se hicieron caso a las denuncias de la ciudadanía.

Entonces, ahí sí resulta que sólo el 40% estaba cumpliendo; entonces, durante dos años y medio el 70% al 90% sí cumplía los índices de calidad, y después de unos meses resulta que menos de la mitad de los operadores estaban cumpliendo con los índices de calidad, y ahí sí vamos a poner las sanciones y, obviamente, no hemos visto ningún resultado de esto, y la

discusión responsable que se debía tomar antes de junio de 2017, se ha seguido pasando para el siguiente mes; luego que íbamos a poner un impuesto a los vehículos; luego que ya no el impuesto a los vehículos; luego que en el presupuesto incluimos los 18 millones para este año, para la compensación, sin un Plan de Compensación; luego el Secretario de Movilidad apurado buscándonos en los despachos, por favor, recíbanos el proyecto, la propuesta sin ninguna documentación adjunta, una irresponsabilidad absoluta en el manejo político de un tema tan trascendental, como es la mejora del transporte público, es increíble la irresponsabilidad.

Salen de la sala de sesiones la concejala Sra. Ivone Von Lippke; y, concejales: Abg. Sergio Garnica, Dr. Pedro Freire, Sr. Marco Ponce, a las 13h50 (13 concejales).

Entonces, ahora la panacea y nos ponen a muchos concejales contra las cuerdas, lo que pasa es que no hay votos, y no hay voluntad política; entonces, tenemos que continuar con la compensación y como tenemos que continuar con la compensación, entonces no podemos, es año electoral, no podemos ponerle una compensación sólo por unos meses; entonces, pasemos la responsabilidad a los que vengan después, a quienes van a gobernar la ciudad después, qué irresponsable. Cómo nosotros como Concejo vamos, simplemente, a decir no, nosotros no queremos tomar una decisión, dejemos no más a que los otros tomen la decisión, ya vendrán después quienes sean electos y que ellos tomen la decisión, y en junio de 2019, a un mes, no a 15 días de asumida la nueva Administración, entra el tarifazo o cómo se llame, que además no sabemos ni siquiera cuál va a ser.

Entonces, a mí me parece que el subsidio, yo tampoco soy favorable a los subsidios, que bueno hubiera sido, por ejemplo, que podamos subsidiar a los ciudadanos, como ya se ha mencionado aquí, de hecho, una de las propuestas que nosotros presentamos, por qué no los subsidiamos, por ejemplo: a los ciudadanos que reciben el bono, tenemos la información de todas las personas en esta provincia y en esta ciudad que reciben el bono, a quienes sí les va a afectar una subida de la tarifa. Entonces, por qué no hacemos un subsidio focalizado, para entregar a las personas que realmente lo necesitan, entonces, ahí sí entregamos eso. Yo creo que como Concejo, esos recursos con gusto, porque son recursos para aliviar los bolsillos de los quiteños, no para llenarnos la boca diciendo: cuidemos los bolsillos de los quiteños, pero a la par, endeudamos a la ciudad; a la par, metemos más subsidios, pero salimos a los medios de comunicación a decir: que nosotros sí cuidamos los bolsillos de los quiteños. Cuidar los bolsillos de los quiteños significa, también, saber y entender la frágil

situación en la que está el Municipio en sus finanzas, y saber que simplemente no se puede seguir subsidiando al infinito, que tenemos que tomar una decisión responsable, y hacer unas pequeñas mejoras y algunas correcciones al Plan de Compensación que se presentó, que estuvo vigente el año 2015, realmente no es la mejor decisión, y luego peor aún querer pasarle la responsabilidad a alguien más, que no seamos nosotros.

Yo creo que realmente debemos asumir la responsabilidad que la ciudad ha encomendado en nuestras manos, para eso fuimos electos, para representar a los ciudadanos, para cuidar sus intereses, para pensar en la ciudad, y para no seguir desplazando las decisiones a alguien más, porque políticamente no me conviene, porque no conseguí los votos, porque no tengo la entereza, la fortaleza y la valentía de enfrentar las cosas como son y de hablar las cosas sinceramente.

No es sostenible continuar subsidiando, porque, además, no hablemos sólo del subsidio que recibirían ustedes, señores transportistas, 18 millones cada año, más los 8.8 millones anuales, casi 19 millones de dólares adicionales que hay que subsidiar a la Empresa de Pasajeros, porque a la Empresa son 8.8 millones anuales, es decir, esto es más, esto es extra; es decir, son 8.8 millones anuales extra que se le tiene que entregar a la Empresa de Pasajeros, por mantener una práctica tarifaria que ya no está adecuada a la realidad, y esos recursos los podríamos utilizar en tantas otras cosas, no tener que estar endeudándonos, como bien decía el concejala Albán hace uno minutos, y asumir con responsabilidad lo que implica la transformación del sistema de transporte público, porque la tarifa es un elemento, pero son muchos otros elementos que los hemos discutido aquí el día de hoy, pero lamentablemente la cabeza de este Municipio no tiene el más mínimo interés por su ciudad, no tiene el más mínimo interés de todo lo que pasa en esta ciudad y, simplemente, le interesa la propaganda política, saliendo a decir que cuida los bolsillos de los quiteños, de los monólogos que tiene todos los miércoles.

Yo decía que nos ponen contra las cuerdas, nos dicen que no hay voluntad política para discutir seriamente el tema, entonces, subsidiemos. Yo ya quiero que este tema esté resuelto, se lo he dicho a ustedes señores transportistas, es absolutamente necesario que dejemos de estar en este limbo, porque el limbo no le conviene absolutamente a nadie, y es necesario que el Concejo tome una decisión, y yo estoy decidida el día de hoy, porque yo sé que la decisión responsable es avanzar en aprobar, implementar una política tarifaria seria, que les dé seguridad jurídica a ustedes también, pero no hay, al parecer, la opción de eso;

entonces, tenemos que discutir la compensación. Yo no quiero dejar a la ciudad sin una decisión, porque esa también es nuestra responsabilidad y, entonces, les digo que estoy partida, porque yo no estoy a favor de la continuación de la compensación. Yo estaría a favor de la focalización del subsidio para las personas que realmente los necesitan, para los ciudadanos que reciben el bono de la pobreza, y para los ciudadanos, por ejemplo, que tienen la media tarifa y, entonces, ahí sí podemos realmente decir que estamos haciendo una política social e, insisto, cuidando los bolsillos de los quiteños, pero estamos en esta situación, en la cual, o es lo uno o es lo otro, y en ese sentido me parece absolutamente pernicioso que esta resolución pase con una vigencia hasta junio de 2019, no le podemos hacer esto a la ciudad, no podemos ser tan irresponsables. Insisto, yo estoy partida, me parece tan compleja esta decisión, y si es que la decisión de este Concejo va a ser continuar con el subsidio, me parece por demás necesario que sea el menor tiempo posible, y que inmediatamente aprobada la política tarifaria, ésta entre en vigencia, y adicionar una cosa: creo que ya es historia de este Concejo, no diría de este Concejo, más bien de la Alcaldía, en realidad de los funcionarios, del Ejecutivo, que no cumplen con los plazos de las transitorias. Entonces, cuando nosotros ponemos en la “transitoria”, 90 días, para que se nos entregue la política tarifaria y éste sea estudiado y aprobado por el Concejo Metropolitano, pero quién nos asegura que los 90 días se van a cumplir.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica, a las 14h00 (14 concejales).

Entonces, tenemos que realmente establecer mecanismos claros de seguimiento, y asegurarnos que en efecto, el día de la Comisión de Movilidad, donde estaba discutiendo esto, el Secretario de Movilidad pidió 120 días, le rebajamos a 90, y él decía: no, lo que pasa es que recién tengo que contratar la consultoría, pero si ya tienen un montón de consultorías y nos gastamos la plata en las consultorías, dale la plata en las consultorías, que no se implementan porque no se toman las decisiones políticas que hay que tomar de esas consultorías, y ahora tenemos que contratar otra consultoría y, entonces, seguimos en el círculo vicioso.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Ing. Anabel Hermosa, a las 14h05 (15 concejales).

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO, PRIMER VICEPRESIDENTE DEL CONCEJO METROPOLITANO: Respeto, por favor, a todos los señores que se encuentran presentes, a las intervenciones de los concejales.

CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN: Gracias Presidente. Entonces, lo que debe quedar claro, y creo que ustedes más que nadie lo saben; ustedes saben perfectamente que la política tarifaria es lo que ustedes necesitan; ahora, aceptan el subsidio porque no les queda de otra, pero es la política tarifaria lo que ustedes necesitan, la implementación y la toma de decisiones, que lleven a que se implemente el Sistema Integrado de Recaudo, a que se implemente la Cámara de Compensación, a que se implementen todas estas cosas que realmente nos van a llevar a tener un buen sistema de transporte público.

Entonces, yo pido a este Concejo mucha responsabilidad el día de hoy, tenemos sobre nuestras manos una decisión muy importante, que realmente nos puede permitir avanzar seriamente en despolitizar esta discusión y tratar de hacerlo lo más técnico posible, porque la definición de una tarifa es un tema técnico, y garantizar que los escasos y limitados recursos que tiene el Municipio de Quito y que debe responder a tantas necesidades, sean responsablemente utilizados, y sean utilizados para las cosas que la sociedad verdaderamente necesita, y la ciudad verdaderamente necesita. Gracias.

CONCEJAL ECON. LUIS REINA: Buenas tardes. Claro que hay que tomar decisiones sin cálculo, sino con responsabilidad con los operadores y con los usuarios; y, en el mundo, el servicio de transporte público siempre tiene un aporte público, pero es una política pública estable, es permanente; es decir, es una política que tiene ya la característica de aplicarse permanentemente, los usuarios saben, los operadores saben con certeza a que tienen derecho, y a que no tienen derecho, y no están sujetos a que el Alcalde esté fuera, y no sé con quién esté hablando, y que unos concejales no estén aquí, no sé qué están conversando.

Es decir, en el mundo el servicio de transporte público tiene aporte público y con una certeza y con una seguridad, y no hacen cálculos cuando se termina el período, cuándo empieza, en qué momento estamos, y esa certeza es necesario darle a todos, a la ciudadanía, a los usuarios. No podemos estar sujetos al cálculo, esperar el último día, en la conversación

anterior, esperar el último día, y como “orden”, venir a establecer y, claro, la reacción que tuvieron ustedes de paralizar el servicio, hoy no sé qué vaya a pasar, pero responsabilizamos en el Alcalde la falta de iniciativa, de diálogo que ofreció, de cuidar el bolsillo de los ciudadanos, de garantizar calidad de transporte público, responsabilizamos en las fuerzas políticas del Alcalde; claro, compensación para el servicio del transporte formal, y se retarda la regularización del transporte para los barrios marginales, se retarda y se retarda, y ahora generamos una compensación, y después tendrán que servir en condiciones de desigualdad; es decir, los barrios marginales, otra vez, en difíciles condiciones y se regula sólo para la parte urbana, porque para la parte rural ya subió, dice; es decir, unos y otros operadores están en desiguales condiciones, porque hay otros operadores que dependen de la política tarifaria metropolitana; los que son intra cantonales son los que ya tienen, pero no se le mira de manera integral, y no se genera una política que dé certezas y claridad, de cuál va a ser esa política, y se opta por lo más fácil.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Sra. Ivone Von Lippke, a las 14h10 (16 concejales).

Los transportistas cuando están sujetos a una compensación están en la incertidumbre de la solvencia de la caja municipal, ¿se hace efectivo?, ¿no se hace efectivo?, y se retardan los ingresos y eso significa impactos en sus finanzas, esta es la situación real.

A mí me llama la atención que otra vez, luego de haber hecho la demagogia, que menos impuestos, menos multas, cuidar el bolsillo de los quiteños, no se cuida los bolsillos también del Municipio de Quito, esto es consecuencia de la falta de liderazgo y de voluntad política, de tomar de frente los problemas que hay que solucionar, por eso creo que es hora de entrar a resolver y lamentamos que tal como está esta propuesta, no pueda tener el apoyo, gracias.

CONCEJALA SRTA. CARLA CEVALLOS: Muchas gracias, buenas tardes con todos, quiero comenzar diciendo lo que ya se ha dicho desde hace algunos meses y en esta sala también se ha topado el tema de la compensación, los millones que se entregaron al transporte público.

Yo no sé si es que los fiscalizadores que entregaron estos certificados, firmando en donde decía que ustedes están cumpliendo con su trabajo, con su labor, con el servicio que brindan a la ciudadanía, saben la responsabilidad que significa esa firma, en decir que sí hubo una

mejora en el servicio, si es que ahí entra auditoría qué responsabilidad tienen esos fiscalizadores, si es que eso no ha existido, y hay que ser totalmente francos, la ciudadanía no siente eso, y es ahí donde tenemos que mejorar y trabajar de manera conjunta, no sólo se les puede decir a ustedes, mejoren el servicio, gran responsabilidad sí la tienen, y un montón, pero también el Municipio. Si es que desde aquí no existen campañas de sensibilización, si es que el control al transporte público no existe, qué garantía vamos a dar a los ciudadanos que esto sí se lo va a lograr, doy un ejemplo: hay un bus en la ruta Cumbayá que no ha pasado la revisión desde el año 2010, y sigue circulando. ¿Dónde está el control de parte del Municipio?, no estoy diciendo de ustedes, del Municipio, que es el que controla, estamos hablando de la vida de los quiteños, no estamos hablando de cualquier cosa que se carga en los buses. Todos estos temas, como concejales, creo que no nos brinda la seguridad para poder tomar estas decisiones, porque queremos que la calidad de su servicio mejore, pero también queremos que la calidad de vida de los ciudadanos, de los quiteños, mejore.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, a las 14h15 (17 concejales).

Cómo hacemos si es que desde aquí, yo sé que nos han presentado un plan, los parámetros que van a ir controlando, pero necesitamos ver que eso sí se cumpla, ya estuvimos en Concejo Metropolitano y aprobamos esa compensación de millones de dólares, que no es dinero nuestro, es dinero de todos los quiteños, dinero hasta de ustedes, que paga el Municipio en estas compensaciones. Es complicado tomar este tipo de decisiones al saber que antes no se las cumplió por una falta de control adecuada, una falta de control eficiente como debe ser. Hay barrios en donde los buses pasan cada dos horas, cada tres horas, cuando tendrían otros horarios que pasar, pero no se controla, tengo los documentos para sustentar esto. Les pido respeto, por favor.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO, PRIMER VICEPRESIDENTE DEL CONCEJO METROPOLITANO: A la audiencia, por favor, respeto.

CONCEJALA SRTA. CARLA CEVALLOS: Porque aquí se tienen que decir las cosas claras, acá no venimos a decir lo que les gusta a ustedes o lo que le gusta al Alcalde, acá venimos a decir lo que está pasando en la ciudad, le guste a quien le guste, y si es que aquí no se hablan las cosas claras, cómo hacemos, cómo legislamos, cómo trabajamos por nuestra

ciudad, aquí estamos para buscar soluciones para ustedes, y para la ciudadanía, pero tenemos que ir trabajando sobre la marcha, no es posible que esto esté pasando.

La anterior Ordenanza da plazos, lo cual yo comparto estos plazos, para que el Municipio pueda generar una solución real, ¿qué es lo que pasa?. Lo que estamos tratando hoy, tal vez pudiéramos haberlo tratado antes, cuando se suspendió esta segunda sesión de Concejo, hace alguno meses atrás, y que ustedes estaban esperando, y no se dio hasta la fecha.

Si es que esta resolución se acepta, ténganlo por seguro que yo voy a estar atrás fiscalizando, paso a paso, que el Municipio esté controlando. No podemos generar esta desconfianza en la ciudadanía, necesitamos que el servicio de transporte público mejore, todos hacemos ciudad, no sólo el Concejo Metropolitano. Si queremos una ciudad más ordenada, más justa, todos necesitamos trabajar en conjunto, de una manera mucho más evidente y clara, y aquí pedirle al Municipio, a la Secretaría de Movilidad, en conjunto con la Secretaría de Comunicación, que trabajen en campañas de educación a la ciudadanía, que si tienen que tomar el bus en las paradas ya establecidas, las tomen ahí, que no pidan que el bus se pare en otras paradas que no están establecidas; de igual manera, se bajen en las paradas establecidas. Todos debemos irnos educando y sensibilizando en estos temas, caso contrario, el tema de movilidad en nuestra ciudad no vamos a poder solucionar jamás.

Asume la presidencia el Dr. Mauricio Rodas, Alcalde del Distrito Metropolitano, a las 14h30 (18 concejales).

Otro tema que también me preocupa y que sí quisiera que el Municipio tome en cuenta: se ha pedido cosas tan pequeñas que hasta el día de hoy no tienen solución, pongo otro ejemplo: las paradas nuevas del trole, existen tremendas distancias entre el biarticulado y la parada del trole, una persona con discapacidad no puede subirse ahí, para un niño es peligroso, para un adulto mayor, aún más peligroso, y hasta el momento no se lo realiza, no se hace, esas son las inseguridades que nos generan a nosotros el momento de tomar este tipo de decisiones. Yo sé que no es su problema, pero necesitamos que realicen de la mejor manera el trabajo y creo que todos debemos estar involucrados en esto para tratar de solucionar un problema que no debemos dejarlo en el aire, que lamentablemente lo venimos y lo seguimos dejando en el aire, pero la solución real no la vamos a tener, ustedes ahora, tal vez, pueden irse tranquilos después de lo que pase en esta resolución, pero después de unos meses, otra vez, van a estar aquí.

Busquemos soluciones concretas y reales frente a un problema que existe y que es evidente, ¿cómo se hace eso?, conversando con ustedes, conversando con la ciudadanía, tratando de buscar estas soluciones sólidas, que todos necesitamos, pero si eso no se hace, ¿dónde vamos a parar?, ¿dónde está la ciudad?, ¿qué camino está tomando la ciudad?, esa es mi preocupación, y creo que nosotros estamos aquí para hacer un trabajo totalmente responsable. Creo, también, que hay que resolver el día de hoy el problema que ustedes tienen, que no les alcanza, su trabajo no alcanza para poder mejorar el sueldo a las personas que trabajan con ustedes, es un problema evidente que debemos tomar una solución, para eso estamos aquí, pero es importante que lleguemos también a compromisos claros, compromisos en beneficio de la ciudadanía, del servicio que ustedes están prestando a la ciudadanía, creo que la propuesta del concejal Eduardo podría ser factible, vamos viendo cómo la podemos ir viabilizando, con el único propósito de que busquemos una solución real. Nosotros somos pasajeros, pero yo no me quiero ir de aquí sin que ustedes tengan una solución real, y no soluciones por encima, que después de unos meses, otra vez, les va a tocar estar aquí, y no sabemos si es que va a ser para bien o para mal, tratemos de buscar esas soluciones que necesitamos en la movilidad de nuestra ciudad, gracias.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, a las 14h38 (19 concejales).

CONCEJAL DR. MARIO GRANDA: Muy buenas tardes, nuevamente. Voy a ser cortísimo porque ya es hora que procedamos a resolver, pero era necesario que pida la palabra para dar mi pronunciamiento, y ese pronunciamiento está basado en el hecho cierto de que acá la mayoría de los temas, y a nivel político, justamente se da pensando en el costo político.

Hoy es un año, netamente, electoral, y se está pensando en el costo político; por un lado, qué dirán los amigos dueños del transporte; por otro lado, qué dirá la ciudadanía en general, que es la de mayor cantidad, pero no hemos pensado o no pensamos justamente en los derechos de los amigos transportistas, en la defensa de los derechos de los amigos transportistas, y quienes hemos venido permanentemente defendiendo esos derechos, tenemos que ser coherentes con lo que vamos a decir, a pensar y a votar el día de hoy. Recordarán ustedes, compañeros, compañeras concejales, que hace algún tiempo, quizás más de un año, también aquí hicimos un análisis y yo personalmente lo hice, cuando hablábamos del caso de los compañeros transportistas en taxis, y decíamos que a ellos no se les subió en doce años, y fue el argumento más valedero para que se apruebe. Para mi

criterio muy personal, modesto, desde luego, este es uno de los casos, se ha hablado acá que el costo de las llantas está por los cielos, etcétera, el resto de insumos. Entonces, yo sí creo que por derecho les corresponde el día de hoy solucionar el tema y decirle, lógicamente, compañero Alcalde, que las resoluciones se dan por mayoría de votos, y a eso tenemos que llegar.

Yo quiero hacer una relación rápida: compensación, calidad de los fedatarios. Si vamos a cuestionar el tema de los compañeros servidores municipales que van a actuar como fedatarios, si desde ya estamos cuestionando, qué esperanza tenemos. Aquí es necesario pedirle a la Secretaría de Movilidad, a la AMT, que se proceda a una verdadera capacitación con los que van a actuar como fedatarios, para evitar, primero, el tema de la corrupción. ¿Por qué hablamos de crear esa unidad de fedatarios?, para buscar una solución al problema, y ¿cuál es el problema que está cuestionando la ciudadanía y todos los compañeros concejales y concejales?, es la calidad del servicio, y estamos escuchando aquí voces de que están comprometidos a solucionar esos problemas, relacionados con la calidad del servicio y, claro, igual yo me sumo también al criterio de la concejala Carla Cevallos, en el sentido que vamos a fiscalizar permanentemente, y ver si es cierto, que eso de la Unidad de fedatarios va a dar resultados.

Yo le he preguntado al compañero Sergio Garnica, como parte de la Comisión de Movilidad y, claro, él que no cumple, compañero Sergio Garnica, no cobra compensación; entonces, por eso tiene que haber un trabajo honesto, profundo, pensando en la ciudad, para determinar quiénes cumplen, quiénes han logrado cambiar esa calidad del servicio que está totalmente cuestionado por la ciudadanía, y por quien habla, porque así me pronuncié en una de mis intervenciones.

Por lo tanto, también estoy de acuerdo, no politicemos el tema, ya es necesario que tomemos el día de hoy una decisión definitiva, porque también de lo que yo conozco, no se ha incrementado el pasaje durante quince años, y por eso es necesario que también pensemos en defender el derecho de los señores transportistas y, por lo tanto, en base a lo que he mencionado, daré mi voto en el momento oportuno. Gracias, Alcalde.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Gracias Alcalde. Realmente para mí en lo particular, y por haber trabajado con los señores transportistas más de doce años, en el sueño del sistema del transporte integrado de la ciudad, teníamos clarita la película, hacia dónde teníamos que trabajar y hacia dónde teníamos que llegar, fortalecimiento de las

empresas de transporte, y ahí nos sacamos el aire bastante tiempo, en el fortalecimiento del sistema de transporte de las empresas, que no eran únicamente los conductores o los choferes, son los empresarios del transporte, y ahí trabajamos, gestión administrativa, gestión financiera, las economías a escala, un montón de cosas.

Salen de la sala de sesiones la concejala Abg. Daniela Chacón, y el concejal Abg. Sergio Garnica, a las 14h37 (17 concejales).

Para mí, realmente, es duro, lamentable, decepcionante, Alcalde, que se sigan presentando propuestas como las de ahora, que siguen siendo propuestas “parche”. Cuando al inicio de esta Administración, usted presentó un plan para la tarifa o la compensación, yo comenté con algunos de los señores transportistas, y les dije: éste es un caramelo que les va a durar un año; seguramente, de aquí nos vemos el próximo año, van a seguir en la misma, y no ha pasado siete meses, compañera Ivone, son más de tres años, diez meses. ¿Cuál ha sido la diferencia del primer tratamiento que tuvimos aquí al inicio de la Administración, con los mismos discursos, los mismos análisis, el mismo tratamiento?, ¿en qué ha cambiado?. Lo único que ha cambiado es que ya no son catorce años de represamiento de la tarifa, ya son quince, eso es lo único que ha cambiado, y no me aplaudan porque, seguramente, no les va a gustar lo que les voy a decir después, porque es lamentable, se siguen planteando aquí en el Concejo Metropolitano, propuestas de solución “parche”, y lo que es peor, ahora nuevamente les utilizan políticamente para decir 18 meses, y allá lo que venga en la próxima Administración, eso es cruel para nuestra ciudad; eso es cruel para ustedes, una burla más. Como empresarios del transporte necesitan esa compensación, por supuesto, porque cuando se analizan costos, cuando se analizan tarifas, cuando se analizan servicios, por supuesto que necesitan esa compensación. Lo que no estoy de acuerdo es que sigan siendo utilizados y se burlen nuevamente de ustedes, del Concejo, de la ciudad, diciendo: con esta compensación les tengo tranquilos, cuando no se resuelve el verdadero problema del transporte de la ciudad.

Yo me pregunto, han pasado tantos meses, ¿dónde está la estructura tarifaria?, ¿dónde está el estudio de las tarifas?, tarifas para el trole, tarifas del sistema integrado, tarifa del convencional, la nueva integración con el Metro de Quito, los sistemas alimentadores del Metro de Quito, seguramente esas tarifas de ustedes, ni siquiera es de 0.30 centavos, puede ser de más. ¿Dónde está el estudio como representantes de la ciudad?, y yo creo que he

escuchado a algunos de los compañeros, no es que corremos a la responsabilidad que nos han dado, para analizar un estudio tarifario, y para el incremento de la tarifa de manera responsable, yo estoy de acuerdo que las tarifas tienen que ser incrementadas, no estoy de acuerdo en la manera en cómo tratan a la ciudad, en eso no estoy de acuerdo, Alcalde, y luego, nuevamente, ahora, ustedes felices con esta compensación, pero ¿qué pasa con la ciudad?, ¿qué pasa con la modernización del sistema de transporte?.

Se habla aquí de un plan de mejora, y a mí me pareció, discúlpeme Alcalde, hasta absurdo, cuando el Alcalde crea un plan sin recursos, cientos de paradas sin señalización, ¿dónde está la unidad de fiscalización de la Administración municipal?, bien dice el concejal Páez, la Agencia de Control tiene funciones específicas, ¿dónde está?, veo a algunos compañeros nuestros, ¿dónde está la unidad de fiscalización del transporte público y el integrado?, ¿dónde está?. No hay recursos dicen para eso, y cómo pretenden, así existan millones de indicadores de la calidad del servicio, así existan millones, si no existen condiciones de infraestructura, condiciones económicas, financieras, laborales, para los conductores y ayudantes, ¿cómo pretenden cumplir esos cientos de indicadores?, ya nos la sabemos, la parte técnica ya nos la sabemos. Aquí, lo que no ha existido es voluntad política del Alcalde y liderazgo para enfrentar un cambio y una transformación real del sistema de transporte, y se sigue pateando el problema para los que vengan, eso no es así, eso no es justo para con nuestra ciudad, por eso es que me siento indignada, decepcionada.

Yo apoyo un estudio tarifario, donde exista un incremento lógico, un incremento real de la tarifa, con un estudio de reorganización de rutas, para lo que se viene a nuestra ciudad. ¿Dónde está eso, me pregunto yo, Alcalde?, ¿por qué no le exigimos al Alcalde que presente eso aquí en el Concejo?, y nosotros responsablemente tomamos esa decisión, pero no con este tipo de resoluciones que lo que hace es burlarse de todos, y patear el problema para los que vengan, cuando es nuestra responsabilidad asumir decisiones en favor de la ciudad.

Yo me lamento, Alcalde, que usted hasta ahora, ni su Administración, no sean capaces de presentarle aquí al Concejo un estudio real de tarifas, donde, seguramente, y como es lógico, se van a incrementar las tarifas, pero con un plan responsable. Nos llenamos aquí la boca diciendo sobre el mejoramiento en la calidad del servicio, nos llenamos la boca toditos y hasta les culpamos a unos, y les culpamos a los otros, no es así, este es un tema estructural, mejorar las condiciones para que exista una calidad del servicio de transporte, el acceso a los barrios, infraestructura, tráfico, transporte, todos son importantes en el

sistema, pero para eso debe existir un plan responsable, que oriente la modernización del transporte en nuestra ciudad, y no se siga con este tipo de propuestas parche. Gracias, Alcalde.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Gracias Alcalde. Yo veo dos temas de fondo en este asunto: una, es la resolución que nos han presentado, y que es difícil de implementarla, es difícil, voy a explicar por qué; y, la otra, es la necesidad de una política tarifaria real. ¿Por qué digo que es difícil de implementar lo que nos han propuesto?, por dos temas que yo puedo percibir, ya analizando el documento.

En cuanto a los parámetros que se les plantea, por ejemplo: el primer parámetro que tiene que ver con una unidad en excelente estado, y habla de carrocería y pintura, ventanas y/o parabrisas, asientos, conjunto óptico o brazos limpia parabrisas, limpieza externa, etcétera. A ese parámetro le dan un 15%, pero esto ya está en la Ley; es decir, de entrada le están regalando un 15%, y eso no es correcto, es decir, que no haya esto, sería el colmo, porque ustedes tienen que cumplir esto, tienen que cumplir, ya está en la Ley; entonces, cómo lo ponemos acá, lo que ya por Ley tiene que cumplir, entonces, tenemos unos parámetros por Ley; y, luego, tenemos otros parámetros, por ejemplo, dice: conductor no hace uso de objetos que distraen su función, mientras conduce; respetar el límite de capacidad de pasajeros en la unidad, y no desbordar en estribos, pisaderas o colgados; respetar los límites de velocidad, conforme con la Ley; señalética clara, respeto a paradas establecidas para el embarque de pasajeros. Estos parámetros, en cambio, son muy subjetivos; es decir, son muy difíciles de poder evaluar y calificar, porque entonces deberíamos tener un fedatario por transporte público, es muy complejo, de verdad es muy difícil, poco creíble.

Nosotros requerimos indicadores que nos permitan medir de forma adecuada, y ver si es que realmente estamos mejorando; por eso les decía, tenemos una resolución difícil de cumplir, porque lo uno ya por Ley, es el colmo que pongan esto; y, lo segundo: es difícil de verificar. Lo que a mí me parece, como un consenso, Alcalde, para ver si se avanza, es que hasta aquí, de todos quienes han tomado la palabra y me incluyo, nadie está en contra de la política tarifaria, de la real; es decir, estamos todos acá como autoridades y representantes de la ciudadanía, asumiendo que, probablemente, es necesario subir la tarifa, ese ya es un consenso, y eso ya me parece importante, porque sea como sea o lo que ha planteado acá el concejal, en tres meses, como dice la Ordenanza anterior que acabamos de aprobar, de inmediato hay que asumir de forma responsable el alza de la tarifa, eso hay que hacerlo.

Ahora, la real. ¿Cómo logramos una tarifa real?, primero: hay que entender que la tarifa está atada al mejoramiento del servicio, eso también está muy claro, y hay un consenso en eso, y es necesario que ahí asumamos todos los actores: los señores transportistas, las autoridades del Concejo, el Alcalde, y la ciudadanía; todos tenemos que asumir esto de forma global, es decir, la ciudadanía tiene que pagar más, el Concejo Metropolitano tiene que asumir esa responsabilidad, el Alcalde, a la cabeza, tiene que armar un programa técnico, que le permita evaluar, y de forma que le permita avanzar de a poco, porque tampoco se puede pedir de la noche a la mañana lo que no se ha hecho en muchísimo tiempo. Yo le escucho a la concejala Anabel Hermosa que ha trabajado con ustedes muchos años, ¿qué ha pasado?, ¿dónde están esos resultados?, y queremos lograr eso en tres meses, es complejo, tiene que haber un programa que establezca con claridad cómo vamos a ir mejorando, pero que eso se verifique, y eso es una programación técnica. Entonces, ustedes tienen que asumir eso, el Alcalde tiene que hacer esa programación, nosotros tenemos que asumir aquí la responsabilidad, y la ciudadanía también, y eso se tiene que construir de forma conjunta. Ningún actor puede quedar fuera, todos tenemos que asumir eso.

Además, lo que veo en la resolución, es que se dice que de los parámetros se cumpla el 70%. Yo me pongo a pensar, en las universidades nos dicen igual, llegas a 70% de los puntos y pasas al siguiente semestre o te gradúas, mínimo con el 70%, cierto es, y eso estaría bien. Sin embargo, no se puede aceptar que sea de un grupo de parámetros que cumplan el 70%, sino de cada uno de ellos, porque si son cinco parámetros, con los tres yo ya obtengo el 70%, significa que los otros dos, nunca los voy a cumplir, y todos son importantes.

Entonces, la idea sería que cada parámetro establezca que hay que cumplir el 70%, ahí sí ya estamos viendo que se hace un esfuerzo, ese es el mínimo, muy bien, ojalá hubieran más, y hay que establecer, además, que ese porcentaje vaya creciendo en la medida que nos vamos esforzando todos, para mejorar el servicio.

Siendo coherente con lo que acabé de decir, en el punto anterior, respecto de la Ordenanza de la política tarifaria, señores transportistas, nadie puede realizar un trabajo gratuito, eso está prohibido por la Constitución y la Ley, ustedes merecen tener una tarifa acorde a sus necesidades, al establecimiento, inclusive, de una rentabilidad que esté apegada a entender que este es un servicio público, pero nadie trabaja tampoco de forma gratuita, o para regalar su trabajo, pero ¿quién establece esa tarifa real?, un estudio técnico, y ahí puede definir el Municipio, ¿cuánto subsidio o no?, porque cuando se trata de transporte público y

cuando se trata de los ciudadanos, sí está permitido por Ley, que el Municipio pueda hacer ese subsidio. Si resultara demasiado cara la tarifa para la ciudadanía, el Municipio tiene que necesariamente hacerse cargo de una parte, pero aquí no pueden salir estafados, nadie, ni los señores transportistas, ni la ciudadanía, pero eso lo podremos definir una vez que sepamos, cuánto realmente es el costo de esa tarifa, que tiene que estar acorde al servicio de calidad.

Entonces, no sabemos si estos mil dólares que ustedes podrían recibir, es justo para ustedes, no sabemos; entonces, probablemente, ustedes también están perdiendo, y eso no está bien. Acabamos de aprobar una Ordenanza, donde estamos diciendo que esa tarifa tiene que responder al trabajo que ustedes realizan, con el condicionamiento, y esto sí es bien importante manifestar, el servicio de calidad que todos los ciudadanos nos merecemos.

Yo digo, Alcalde, concejales, señores transportistas y ciudadanía, no hay que tenerle miedo a esto, ¿qué costo político?, ¿qué cálculo político?, ninguno, hay que ser responsable nada más, en otras ciudades ya se alzaron las tarifas, hace rato, que lo hicieron sin ningún miedo, pero en función de informes técnicos.

La gente ha llegado, inclusive, a decir: si el servicio mejora, no tenemos problemas en cancelar lo que le corresponde al transportista, pero nuevamente es de ida y vuelta, tarifa real, precio justo y servicio justo. A nadie nos gustaría ir a un restaurant, pagar \$ 6,00; \$ 7,00 por un almuerzo ejecutivo, y que te pasen cualquier cosa, o que vayas a tener un servicio médico y salgas peor de lo que entraste, es lo mismo, acá es lo mismo, si estamos pagando la tarifa para nos trasladen de un lugar a otro, ese servicio tiene ciertas condiciones, y es así de simple. Como exigimos los otros servicios de calidad, este también merece ser de calidad, para quienes hemos usado el bus toda la vida, después el trole, y ahora el Metro, sabemos lo que eso significa, más joven me subía al vuelo, y me bajaba al vuelo, ahora ya no puedo, eso tiene que cambiar, señores transportistas, por el bien de ustedes, y por nuestro propio bien.

Nuestra ciudad, nuestros ciudadanos, todos merecemos el mejor trato. Así que, yo sí les digo, tenemos ya un consenso que es importante, y que aquí todo el Concejo, me parece que está de acuerdo, que en función de una política tarifaria, nosotros podemos asumir de forma responsable, sin ningún miedo, ni cálculo político, lo que le corresponde al transportista, y lo que tiene que recibir la ciudadanía; así que, vamos por ahí, un programa

bien hecho por parte de la Secretaría, un estudio que nos diga cuánto mismo es, y aquí en este Concejo asumimos con toda tranquilidad, esa es mi posición, muchísimas gracias.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias Alcalde. Como siempre me gusta hablar con documentos, a lo que me había referido anteriormente, ¿qué pasa con las operadoras que tienen problemas legales, si no cuentan con el permiso de operación?, existen operadoras o lo tienen caducado, yo pregunto a ustedes, ¿creen que es justo que reciban la compensación?. Los señores propietarios que tienen las unidades con matrículas caducadas, ¿ustedes creen que deben recibir la compensación?.

Ingresan a la sala de sesiones la concejala Abg. Daniela Chacón; y, los concejales: Abg. Sergio Garnica y Dr. Pedro Freire, a las 14h48 (20 concejales).

Esta Administración está pidiendo un nuevo endeudamiento de 134 millones para algunas obras de campaña política; sin embargo, en la Comisión de Presupuesto hemos analizado y eso no es viable, porque el Municipio no tiene fondos, la mayor cantidad de recursos estamos metiendo en el Metro, les mencioné hace un rato el tema de EMASEO; es decir, son bastantes problemas, y no por hacer de menos a ustedes; ustedes también son un problema real, y voy a dar unos datos:

El vehículo cuya placa termina en 736, tiene una deuda por matrícula de 3.236 dólares; el vehículo con placa 0829, tiene una deuda por matrícula de 3.487 dólares; el vehículo con placas 0108, tiene 1.631 dólares de deuda; el vehículo con la placa que termina en 0945, 4.170 dólares; el vehículo que tiene la placa 0924, tiene 1.981 dólares, deuda por matrícula; el vehículo que tiene las placas 3533, tiene una deuda por matrícula de 15.976 dólares; el vehículo que termina en las placas 980, tiene una deuda por matrícula de 6.906 dólares, y el premiado que termina en las placas 4761, tiene una deuda de 23.067, por matrícula.

SEÑOR ALCALDE: Por favor, señoras y señores guardemos silencio.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: El vehículo con las placas que termina en 816, tiene 1.645 de deuda por matrícula; el de las placas 128, tiene 3.162; la placa 741, 3.344. Estoy hablando con documentos, no estoy dando nombres, pero lo que yo les había dicho antes, este es el problema, “justos pagan por pecadores”, y se involucra a todos en el mismo saco y esto también nos retrasa. Entonces, por eso mi insistencia, en que en esta resolución, quienes hayan cumplido, que se incluya, que todos los que estén al día con lo que se tiene

que cumplir con el Municipio, matrícula, patentes, permisos, estén al día, reciban la compensación, de lo contrario, no. Yo puedo seguir sacando la información, y esto le corresponde a la Agencia Metropolitana, a la Secretaría de Movilidad, ¿dónde están los fiscalizadores?.

En este tema de los fedatarios, yo no le tengo tanto temor, la verdad no tengo temor, porque el SRI ejecuta una cosa parecida, entran a los locales, y si no entregan la factura son sancionados, eso hace el SRI, no hay que tenerle miedo a los fedatarios, eso ya está institucionalizado en el país, pero sí insisto que quienes no cumplan, no deben cobrar la compensación, nada más, gracias.

CONCEJAL LCDO. EDDY SÁNCHEZ: Gracias señor Alcalde. Únicamente para acotar, creo que es importante entender que hemos hecho inmenso esfuerzo como Concejo, para atacar el gran problema, el desafío de la calidad del servicio de transporte público, creo que lo que hemos aprobado en la Ordenanza anterior, establecer una política tarifaria, una estructura tarifaria en la exposición transitoria, abona mucho para alcanzar este cometido. El hecho de que el próximo año demos el salto tecnológico a la implementación de sistemas de uso inteligente de transporte: SIR, SAE, SIU, va a ayudar muchísimo a la estructura de costos de los transportistas, a la calidad del servicio que cumplimos nosotros como legisladores y fiscalizadores.

El proyecto de optimización de rutas y frecuencias, va inclusive a abonar en ese sentido, es un tema integral, no es un tema solamente de discutir si vamos o no a incrementar los centavos que estamos discutiendo ahora, vía subsidio o vía a incremento de la tarifa, directamente al bolsillo de los quiteños, creo que es importante entender esto.

Hemos recogido, luego de este largo debate, dos observaciones, señor Alcalde: la una, echa por el señor Vicealcalde, Eduardo del Pozo. En el artículo No. 3, que se haga constar que la vigencia será de hasta 18 meses o hasta la implementación de la política tarifaria, que está dispuesta en la “Disposición Transitoria Tercera” de la Ordenanza que hemos aprobado, eso es en el artículo No. 3, que creo que es pertinente, si el Concejo no tiene otro criterio; y, en el artículo No. 5, recoger la observación de la concejala Ivone Von Lippke, en el sentido de que, además de la revisión técnica vehicular, y también el tema de la “caja común”, sea una pre condición el estar al día en las obligaciones económicas financieras con el Municipio. Los transportistas son ciudadanos, hombres de bien, mujeres de bien, creo que van a estar de acuerdo que deben cumplir sus obligaciones, como todo ciudadano, puede

haber algún moroso, pero hay que ponerse al día como cualquier otra circunstancia, y no más, no tenemos otras observaciones. Yo recogería una vez más la moción de someter a votación el presente proyecto de resolución.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: La observación que hace el concejal Del Pozo, no cambia sustantivamente el carácter de la propuesta, porque si fuera hasta que tengamos el sistema tarifario; es decir, tres meses, cuatro meses, hasta podría ser un punto de vista interesante, pero si pone las dos opciones de “hasta 18 meses”, es decir, se va a ir por los 18 meses, es decir, quién se pierde ahí, nadie se pierde, no seamos ingenuos, que entre en vigencia cuando esté el sistema tarifario, que será en tres meses, cuatro meses, eso cambia significativamente, ahí sí cambia significativamente el tema. Desde mi punto de vista, ahí sí cambia, yo me sentaría a considerar esa opción, pero dejar abierto, así no cambia despectivamente.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias Alcalde, compañeros. A mí me parece muy adecuado y sugiero al Presidente de la Comisión, a los compañeros, previo a someter a votación, que se revise esa posibilidad, el hecho de tener dos opciones puede generar algún tipo de confusión, más bien, hagamos hasta que se presente la política tarifaria y eso nos va a ayudar muchísimo al Concejo.

Lo otro, señor Alcalde, y compañeros, yo elevo a moción la aprobación, me ratifico en aquello, si es que se acepta el cambio en ese sentido, y que utilicemos el sistema, me parece muy importante este tema tecnológico, en donde a favor está el color verde, en contra el rojo y el blanco; blanco, para poder generar apoyo a la Secretaría General al momento de recoger de aquí en adelante las votaciones, gracias.

CONCEJAL LCDO. EDDY SÁNCHEZ: Señor Alcalde, la “Disposición Transitoria Tercera” habla de tres meses, para que la Secretaría de Movilidad, tiempo óptimo, presente a la Comisión de Movilidad, y la Comisión de Movilidad va a tomarse, por lo menos, un mes en la discusión. Este proyecto de resolución nos ha tomado un poco más de un mes, y eso que venía ya siendo madurado, luego llevar al Concejo significará también un mes la discusión, no es un tema tan sencillo, por eso yo coincido que no se debe poner un tiempo de tres meses, es un tiempo demasiado crítico, podemos caer en lo que dijo ya la concejala Daniela Chacón, de no cumplir con estos lapsos. De hecho, en la Comisión hay el compromiso de impulsar en el menor tiempo posible estos estudios y discutir la estructura tarifaria, ese es el compromiso, y que quede sentado en actas que va a ser el compromiso nuestro de exigir

al Ejecutivo que se cumpla esto, el no dejar abierto, me preocupa mucho, el decir solamente, “hasta que se implemente la política tarifaria o hasta que se apruebe la política tarifaria”, porque dejamos abierta la posibilidad que sean más de 18 meses o hasta que se apruebe la política tarifaria con el compromiso de la Comisión, de avanzar en tiempos óptimos, eso sí es importante, eso conviene a los transportistas, a la ciudadanía y también al Concejo, yo creo que en ese sentido debemos trabajar.

SEÑOR ALCALDE: Señor Secretario, someta a votación la moción planteada, por favor, de acuerdo al mecanismo, con las observaciones acogidas por el concejal proponente.

CONCEJAL LCDO. EDDY SÁNCHEZ: Si me permite una vez más recapitular las dos observaciones: la primera, la de la concejala Ivone Von Lippke, en el artículo No. 5, incrementar una tercera condicionante, a más de la revisión técnica vehicular y caja común, el hecho de que también se incluya, que todos los prestadores de servicio de transporte público estén al día en sus obligaciones económicas, financieras, para con el Municipio, en el último inciso; y, en el artículo tres, justamente indicar la vigencia de este mecanismo de retribución, sea hasta 18 meses o hasta la aprobación de la estructura tarifaria, que el compromiso de la Comisión será fiscalizar, para que estos tiempos óptimos se cumplan, eso básicamente.

SEÑOR ALCALDE: Someta a votación, por favor.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Concejal Sánchez, yo había propuesto como una modificatoria para esta resolución, que se cumpla el 70% de cada ítem, no la suma total, no están acogiendo esa propuesta, yo hice esa propuesta.

SEÑOR ALCALDE: Por favor, silencio.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Porque de lo que se ha explicado es, sumado todos los ítems que creo que son cinco, el 70% es lo que pasarían para recibir la bonificación. Yo lo que he planteado es que de cada ítem, sea el 70% el cumplimiento.

CONCEJAL LCDO. EDDY SÁNCHEZ: Cargas: fue una preocupación de la Comisión también, el no desagregar los porcentajes en cada uno de los indicadores, de los cuatro indicadores, sin embargo, el pedido fue de la Secretaría de Movilidad, en el instructivo que ha de aprobarse hasta después de 20 días, una vez aprobada esta resolución, desagregar adecuadamente. Entonces, en ese instructivo que también es norma, pasará por la Comisión, velaremos para que esta acotación sea recogida adecuadamente, que en términos

generales no varía, se entiende que en un 70%, de los cuatros ítems, será 70%, en cada uno de los ítems.

Hay voluntad de mejorar la calidad del servicio, creo que sí, no creo que estemos en el sesgo de que no observemos en uno o en otro. La Comisión a lo largo de las evaluaciones que hizo en el anterior mecanismo de compensación, exigió la incorporación de ítems que veíamos que no tenían el peso suficiente, accesibilidad a personas con capacidad limitada, mecanismos de información, etcétera.

Vamos a ocuparnos, igual, en la Comisión, de cuando este instructivo se discuta, igualmente se observe esto que ha pedido acertadamente la concejala Luisa Maldonado, si tiene a bien aceptar en ese sentido.

SEÑOR ALCALDE: Someta a votación, señor Secretario, les recuerdo utilizar el dispositivo electrónico para consignar su voto, a favor el color verde; en contra el color rojo; y, en blanco, el color blanco. Adelante, señor Secretario, someta a votación.

CONCEJAL LCDO. EDDY SÁNCHEZ: Quedaría así el artículo No. 3: “El Plan de retribución a la mejora de la calidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, tendrá una vigencia de hasta 18 meses, contados a partir de la emisión de la presente resolución o hasta la aprobación de la estructura tarifaria, dispuesta en la “Disposición Transitoria Tercera” de la Ordenanza que establece la política tarifaria”; y, en el artículo No. 5, incluir como tercera condicionante, al final, justamente ese es el texto: “...así como estar al día en el cumplimiento de todas las obligaciones económicas, financieras para con el Municipio”, nada más, solamente eso.

SEÑOR ALCALDE: Bien. Señor Secretario someta a votación, por favor.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí, señor Alcalde, señoras y señores integrantes del Concejo, les recuerdo que en los dispositivos electrónicos que tienen, está debidamente señalado el botón que corresponde a cada una de las opciones de votación, ahí pueden emitir su votación, por favor. ¿Concejal Garnica ya emitió su voto?.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN		✓		
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ		✓		
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA		✓		

4. SRTA. CARLA CEVALLOS	✓			
5. ABG. DANIELA CHACÓN			✓	
6. ABG. EDUARDO DEL POZO	✓			
7. DR. PEDRO FREIRE	✓			
8. ABG. 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. ABG. RENATA SALVADOR	✓			
18. LCDO. EDDY SÁNCHEZ	✓			
19. SRA. KAREN SÁNCHEZ				✓
20. MSc. PATRICIO UBIDIA	✓			
21. SRA. IVONE VON LIPPKE		✓		
22. DR. MAURICIO RODAS, ALCALDE METROPOLITANO	✓			
VOTACIÓN TOTAL	11	9	1	1

SEÑOR ALCALDE: Proclame resultados, señor Secretario.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Contamos con once votos a favor del proyecto de resolución; nueve votos en contra; un voto en blanco, que conforme al artículo No. 321, del COOTAD se suma a la mayoría, y no se encuentra presente la concejala Karen Sánchez, en tal sentido, queda aprobado el proyecto de resolución con las observaciones que han sido acogidas en el seno del Concejo Metropolitano, señor Alcalde.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (11),

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, en adelante la Constitución, en su numeral 2 establece que los gobiernos municipales tendrán,

entre otras, las competencias exclusivas de *“Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón”*;

Que, el artículo 264 de la Constitución en su numeral 3 determina que los gobiernos municipales tendrán competencia exclusiva para *“Planificar, construir y mantener la viabilidad urbana”*;

Que, el artículo de la Constitución ibídem señala además como competencia exclusiva de los gobiernos municipales, en el numeral 6, el *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”*;

Que, el artículo 266 de la Constitución establece que *“Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias. (...) En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales.”*;

Que, el artículo 394 de la Constitución señala: *“El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.”*;

Que, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en adelante COOTAD, establece en su artículo 54, literal f) que el gobierno autónomo descentralizado municipal deberá *“prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad”*;

Que, el artículo 57 del COOTAD señala entre las atribuciones del Concejo Municipal, el ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones;

Que, el artículo 84 literal q) del COOTAD, confiere a los gobiernos de los Distritos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su territorio;

- Que,** la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en adelante LOTTTSV, establece en su artículo 2 y 3 que la finalidad de la referida ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad. El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas;
- Que,** la LOTTTSV en su artículo 30.4 señala que: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar; (...) Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e intercantonales de tránsito y transporte. (...) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción”;*
- Que,** el artículo 30.5 ibídem establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán competencias entre otras la de: *“a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal; (...) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; (...)*

d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;

Que, la Ordenanza Metropolitana No. 0194, de 13 de marzo de 2012, establece en su artículo 1, que: *“El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros constituye el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito metropolitano de Quito garantizar y promover a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad dentro de su territorio(...)”*;

Que, el numeral 2 del artículo 5 de la referida Ordenanza, señala que el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se organiza en cuatro subsistemas, el subsistema de transporte masivo de pasajeros denominado “Metro de Quito”, el subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos denominado “Metrobús-Q”; Subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, denominado “Transporte Convencional”; y, el Subsistema de transporte público de pasajeros por cable, denominado “Quito Cables”, éste último incorporado mediante Ordenanza Metropolitana No. 060, sancionada el 7 de mayo de 2015;

Que, la Ordenanza Metropolitana No. 194 ibídem, establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, en la cual se determina el Principio de atención prioritaria al usuario, cuyo numeral 1 del artículo 6 señala: *“El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros tiene como objetivo esencial la prestación de un servicio de óptima calidad al usuario; en tal virtud, las actuaciones públicas o privadas deberán enfocarse hacia el cumplimiento de este objetivo, con preferencia a cualquier otro tipo de interés legítimo de los y las Participantes del Sistema”*; en concordancia con el numeral 4 del artículo ibídem que determina: *“(...) El Administrador del Sistema es competente para, a través de la adopción de instrumentos de planificación y técnicos y, en lo que fuera competencia del Distrito Metropolitano de Quito, introducir medidas económicas y técnicas, administrativas y operativas, que contribuyan a la atención prioritaria de grupos vulnerables, con ocasión de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros;”*

- Que,** el artículo 4 numeral de la Ordenanza Metropolitana No. 194 citada, señala respecto al principio de integración, que: *“1. Es deber y obligación de las y los Participantes del Sistema arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para conseguir que los servicios y los elementos físicos, operativos y financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se integren. 2. El Administrador o Administradora del Sistema es responsable de determinar el calendario, horario y mecanismos de integración de los distintos componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con carácter mandatorio para todos los Participantes del Sistema. 3. El Administrador o Administradora del Sistema expedirá los instrumentos de planificación y técnicos que, entre otros aspectos, permitan la incorporación de herramientas tecnológicas de control y evaluación, recaudación y, en general, cualquier otra que permita la mejora de los procesos vinculados con la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.”*
- Que,** el artículo 11 numeral 1 de la Ordenanza Metropolitana 194 citada, señala que en el marco del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano y en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito, y los restantes Participantes del Sistema, le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;
- Que,** el 26 de abril de 2012 el Consejo Nacional de Competencias emite por disposición constitucional la Resolución No. 006-CNC-2012, en la cual se ratifica que los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la referida resolución y de conformidad a los modelos de gestión;
- Que,** la Disposición General Quinta de la citada Resolución No. 006-CNC-2012 en mención, establece que *“Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos o municipales, destinarán los recursos recibidos en virtud de la presente resolución, para financiar el ejercicio de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, de acuerdo con sus respectivos modelos de gestión”;*
- Que,** el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 003-CNC-2014 Aclaratoria de la Resolución No. 006-CNC-2012, de 22 de septiembre de 2014, dispone en el artículo 1, *“Se ratifica que la competencia de planificar, regular y controlar el*

tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue transferida de manera obligatoria y definitiva, contemplando modelos de gestión diferenciados y cronogramas de implementación, ... por tanto, la competencia no puede ser devuelta ni rechazada por ningún gobierno autónomo descentralizado municipal.”;

- Que,** la referida Resolución Aclaratoria No. 003-CNC-2014, en su artículo 3 señala que “A los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales les corresponde fijar la tarifa de transporte terrestre, para lo cual implementarán, en ejercicio de su autonomía, los mecanismos que consideren necesarios para el cumplimiento irrestricto de la Constitución y la ley”;
- Que,** el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, en adelante COPFP, determina en el artículo 104 “Prohíbese a las entidades y organismos del sector público realizar donaciones o asignaciones no reembolsables, por cualquier concepto, a personas naturales, organismos o personas jurídicas de derecho privado, con excepción de aquellas que correspondan a los casos regulados por el Presidente de la República, establecidos en el Reglamento de este Código, siempre que exista la partida presupuestaria”;
- Que,** el Reglamento General del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, emitido mediante Decreto Ejecutivo No. 489 de 13 de noviembre de 2014 publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 383 de 26 de noviembre de 2014, establece en su artículo 89: “Las entidades del sector público podrán realizar donaciones o asignaciones no reembolsables a favor de personas naturales o jurídicas de derecho privado sin fines de lucro, destinadas a investigación científica, educación, salud, inclusión social y donaciones para la ejecución de planes o proyectos prioritarios de inversión en beneficio directo de la colectividad, priorizados por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo en el caso de las entidades que conforman el Presupuesto General del Estado o por la instancia correspondiente para el resto de entidades públicas.”;
- Que,** el Concejo Metropolitano de Quito, mediante Resolución C0028 de 25 de enero de 2011, denominada “Criterios y Orientaciones para la Realización de Transferencias Directas de Recursos Públicos a favor de Personas Naturales o Jurídicas de Derecho Privado”, señala en su artículo 1 “Para el cumplimiento de sus fines, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito podrá realizar donaciones y asignaciones no reembolsables a personas naturales o jurídicas de derecho privado, para la ejecución de planes y proyectos de inversión en beneficio directo de la colectividad, en los casos siguientes: b) Cuando se trate de

donaciones o asignaciones no reembolsables efectuadas en aplicación de ordenanzas metropolitanas o resoluciones adoptadas por el Concejo Metropolitano.”;

Que, el artículo 3 de la referida Resolución de Concejo señala que: *“Para la transferencia de recursos públicos a personas naturales o jurídicas de derecho privado se deberá contar con un proyecto específico en donde se defina el uso específico de los valores que se asignan. (...)*

El órgano rector sectorial de la Municipalidad que corresponda deberá emitir un informe técnico previo a la donación o asignación no reembolsable que justificará la conveniencia de la asignación de recursos en razón del beneficio reportado a la comunidad. (...) Para el caso de las donaciones o asignaciones no reembolsables que se contempla en los literales a) y b) del artículo 1 del presente instructivo no será necesario un proyecto así como el informe técnico previo, bastando que la asignación económica se encuentre considerada en el presupuesto vigente en la Municipalidad”;

Que, el artículo 5 de la Resolución No. C 0028 mencionada, establece que: *“En cada caso que se transfiera recursos públicos a personas naturales o jurídicas de derecho privado, el Administrador General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, designará un órgano que se encargará de verificar que los recursos transferidos sean utilizados en el marco que se define en esta Resolución. (...) En las donaciones y asignaciones no reembolsables previstas en los literales a) y b) del artículo 1 de esta Resolución, el control de uso de los recursos transferidos le corresponderá al órgano rector sectorial al cual se encuentra adscrito el beneficiario, debiendo el órgano rector informar al Administrador General a la liquidación del presupuesto anual, el uso dado a los recursos transferidos”;*

Que, el 22 de abril de 2013 mediante la Resolución No. A 0006 el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, expidió la resolución administrativa de creación de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial - AMT, dotada de plena autonomía administrativa, financiera y funcional, que ejerce las potestades de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, así como el tránsito y la seguridad vial del Distrito;

Que, la Disposición General Primera de la Resolución No. A 0006 de 22 de abril de 2013, al tratar sobre la sucesión jurídica señala *“La Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito asumirá las competencias, atribuciones y facultades que hubiesen sido asignadas a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas en materia de control de*

transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y que consten previstas en el ordenamiento jurídico metropolitano”;

Que, mediante Resolución No. C057, de 21 de febrero de 2015, el Concejo Metropolitano creó el Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito, cuyo artículo 5 de la Resolución ibídem establece que: *“El Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal Urbano del Distrito metropolitano de Quito, tendrá vigencia hasta el 30 de junio de 2017”;*

Que, con oficio No. AMT-2017-496 de 19 de diciembre de 2017, el Director General Metropolitano de la Agencia Metropolitana de Tránsito remite el Informe Final sobre el Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito, de 13 de diciembre del 2017, elaborado por la Dirección de Fiscalización de Tránsito, que contiene la evaluación de las acciones ejecutadas durante los años 2015, 2016 y hasta junio del 2017, dispuestas por la Resolución No. C057 de 21 de febrero del 2015, recomendando, entre otros, que: *“Que las autoridades competentes analicen la posibilidad de generar un nuevo proyecto de Fortalecimiento para continuar mejorando la calidad del servicio del transporte público, incorporando nuevos aspectos, parámetros y porcentajes de valoración, que permita estimular e incentivar a los transportistas a seguir realizando esfuerzos para garantizar un servicio de calidad, en condiciones aceptables o de excelencia, sin que se incremente la tarifa del pasaje, de acuerdo a la nueva propuesta, en base a un nuevo procedimiento de valoración de la caja común; la implementación de procesos aleatorios de fiscalización, sin aviso previo, todos los días del año, por lo menos a un porcentaje de unidades y con fedatarios vestidos de civil; el establecimiento de mecanismos de capacitación para el personal administrativo y operativo; y, una nueva forma de asignación de recursos a las personas beneficiarias, en función del porcentaje de cumplimiento, entre otros temas (...)”;*

Que, con oficio No. AMT-2017-492A de 15 de diciembre de 2017, el Director General Metropolitano de la Agencia Metropolitana de Tránsito remite el Informe que contiene los Resultados de las Fiscalizaciones realizadas al Transporte Público Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito, durante los meses de septiembre, octubre y noviembre del 2017, elaborado por la Dirección de Fiscalización de Tránsito y contenido en el Memorando No. AMT-DFT-2017-1314 de

14 de diciembre del 2017, que en su parte pertinente indica que: *“Con los resultados obtenidos de las diferentes fiscalizaciones, se mantuvieron mesas de trabajo, con el personal técnico de la Dirección de Fiscalización, estableciendo la necesidad de implementar y fortalecer los índices de la calidad de servicio, con la finalidad que el servicio que prestan las unidades de transporte del DMQ, sea eficiente y de calidad, por lo que, se elaboró un modelo de gestión para que sea implementado para la medición de los índices de la calidad de servicio.”;*

Que, como resultado de las fiscalizaciones efectuadas por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito determinó la necesidad de dar continuidad al control que se efectúan sobre las unidades de transporte público, debiendo fortalecer la calidad del servicio y retribuir las mejoras implementadas en beneficio de los usuarios, avanzando en la modernización del mismo con indicadores medibles y susceptibles de ser fiscalizados por parte de la Autoridad, durante la prestación del mismo;

Que, mediante Informe Técnico No. SM-DMGM-558/2017 de fecha 20 de diciembre de 2017, la Secretaría de Movilidad recomendó: *“Acorde al Modelo de Estructuración Tarifario del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros de Quito de febrero de 2017, se debe: (...) a) implementar un Proyecto de Retribución a la Calidad de Servicio de Transporte Terrestre Público en el Distrito Metropolitano de Quito; a fin de garantizar a sus usuarios, el mejoramiento de la prestación del servicio de transporte terrestre público, tanto en el servicio intracantonal urbano como intracantonal combinado del DMQ (...) Determinar el procedimiento operativo y administrativo específico de verificación de cumplimiento de los indicadores de calidad de servicio, acorde a los parámetros que se establezcan para el efecto. (...) Garantizar los derechos a una movilidad incluyente al colectivo de personas de atención prioritaria y personas con discapacidad.”;*

Que, mediante Oficio DMF-DIR-1216-2017 de 13 de diciembre de 2017, la Directora Metropolitana Financiera, encargada, del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, informa que: *“(...) dentro del presupuesto 2018 de la Agencia Metropolitana de Tránsito en el proyecto de Gestión y Operación se encuentra asignado el valor de USD 18'000.000,00 destinados para cubrir el Plan de Fortalecimiento de la calidad de Transporte Público.”;*

Que, mediante oficio No. SGP-2018-006 de 3 de enero de 2018, suscrito por el Secretario General de Planificación, se indica que *“(...) el proyecto “Fortalecimiento del Control de Tránsito” consta como proyecto de inversión a ser ejecutado desde la Agencia Metropolitana*

de Tránsito (...) aporta al cumplimiento del objetivo estratégico 5.2 vía del DMQ, así como los eventos de robo y acoso sexual en el transporte público: Se disminuirá el número de víctimas fatales en accidentes de tránsito en sistema, planteado en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2025 en el Eje 3: Quito Ciudad de Oportunidades, por lo cual se considera un proyecto prioritario de inversión.”;

Que, mediante Oficio No. DMFR-DIR-0101-2018 de 1 de febrero de 2018, la Directora Metropolitana Financiera, encargada, del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, informa que: *“(...) atendiendo el requerimiento de la Empresa de Pasajeros mediante oficio EPMTP-GG-GAF-0000155 de 31 de enero de 2018, mediante el cual solicita la asignación de USD.8.840.968.14 en la reforma presupuestaria del ejercicio vigente, los mismos que servirán para atender gastos que intervienen en el normal desenvolvimiento de la Empresa; al respecto, me permito informar que de acuerdo al análisis efectuado, el requerimiento efectuado, será considerado en la reforma presupuestaria.”*, información que la emite en virtud de la Ordenanza Metropolitana No. 193 que entró en vigencia por el Ministerio de la Ley el 1 de enero de 2018, según certificación del Secretario del Concejo de 14 de diciembre de 2017;

Que, con Oficio No. SGP-2018-0113 de 06 de febrero del 2018, el Secretario de Planificación señala que el Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Público se alinea al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2025, al programa *“Movilidad Segura”*, al Eje # *“Quito Ciudad de Oportunidades”*, política M5: *“Priorizar todos los procesos necesarios para fomentar y consolidar la cultura de seguridad vial en todos los ámbitos de la movilidad con lo cual se logre la disminución del número de accidentes de tráfico y sobre todo en del víctimas fatales”* en beneficio directo de la colectividad, conforme lo dispone el artículo 89 del Reglamento General del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas; y,

Que, es necesario potenciar la operación del Subsistema de Transporte Público de Pasajeros Convencional, de tal forma que presente una mejora sustancial en la prestación del servicio, que garantice su posterior integración dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, cuyo afán es conseguir un nuevo modelo de movilidad y una ciudad más sostenible.

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 87, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización:

RESUELVE:

CREAR EL PLAN DE RETRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA CALIDAD EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo 1.- Objeto.- Promover y garantizar la mejora en la calidad del servicio de transporte público de pasajeros dentro del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), mediante la asignación de recursos no reembolsables a favor de los Operadores del servicio (personas naturales), en los términos previstos en la presente Resolución y su Instructivo de aplicación.

Artículo 2.- Alcance.- Se sujetarán a las disposiciones de la presente Resolución, los Operadores del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, en los ámbitos intracantonal urbano, intracantonal rural e intracantonal combinado, debidamente autorizados a través de los títulos habilitantes otorgados con anterioridad a la emisión de la presente Resolución.

Darán observancia además a las disposiciones de la presente Resolución, la Secretaría de Movilidad, Agencia Metropolitana de Tránsito y demás funcionarios de las entidades ejecutoras de las políticas que en materia de movilidad se han emitido en el DMQ.

Artículo 3.- Plazo.- El Plan de Retribución a la mejora de la calidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, tendrá vigencia de hasta dieciocho (18) meses contados a partir de la emisión de la presente Resolución; o, hasta la aprobación de la estructura tarifaria dispuesta en la disposición transitoria segunda de la Ordenanza Metropolitana que establece la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. A su culminación, los Operadores de transporte se sujetarán de forma obligatoria a la estructura tarifaria vigente y aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ.

Artículo 4.- Excepciones.- La asignación de los recursos no reembolsables aquí dispuestos se efectuará únicamente a favor de las personas naturales titulares de las unidades vehiculares constantes en los títulos habilitantes de transporte público intracantonal, en los ámbitos urbano, rural y combinado, que hayan sido otorgados con anterioridad a la creación del presente Plan y en los términos previstos en el artículo 10 de esta Resolución.

Se excluye de la asignación de los recursos dispuestos en el presente Plan de Retribución a

la mejora de la calidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, a los Operadores que se encuentren en las siguientes condiciones:

- a. A los titulares de las unidades de transporte que mantienen relación contractual con la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPO), para la prestación de servicios de transporte en los corredores o líneas alimentadoras correspondientes.
- b. Las unidades de transporte público que operen en rutas especiales con tarifas diferencias, previamente definidas por la Secretaría de Movilidad.
- c. Las unidades de transporte masivo de pasajeros de propiedad municipal; y,
- d. Los registros municipales que no cuentan con unidades vehiculares operativas.

La Secretaría de Movilidad definirá las condiciones bajo las cuales las Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPO) garantizará los parámetros de calidad en las condiciones dispuestas en el presente Plan.

Artículo 5.- Fiscalizaciones.- Para el cumplimiento de las disposiciones contenidas en esta Resolución, la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito, en el ámbito de sus competencias, ejecutarán los procesos de fiscalización y evaluación de los parámetros de calidad del servicio dispuestos en el artículo siguiente, que determinen una calificación mensual respecto del cumplimiento de los mismos. Dicha calificación dará lugar o no a la asignación de los recursos no reembolsables, cuyo desembolso, de ser el caso, se efectuará de manera bimensual.

Para las fiscalizaciones correspondientes, además de los requisitos que en el marco de la presente Resolución se establezcan en su Instructivo de ejecución, los Operadores del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, deberán contar con el certificado de aprobación de la revisión técnica vehicular (RTV) correspondiente al período establecido para su aprobación, y, encontrarse operando dentro del modelo de gestión por caja común, así como estar al día en el cumplimiento de todas las obligaciones económicas y financieras para con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 6.- Indicadores de Calidad.- Para la asignación de los recursos no reembolsables y sin perjuicio de los parámetros de calidad que los Operadores deben garantizar conforme lo dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la normativa

local vigente, para el mejoramiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, los Operadores, con sus conductores, conductoras y personal administrativo, aplicarán obligatoriamente los siguientes parámetros de calidad del servicio:

- 1. Estado físico de la unidad:** Las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ deberán encontrarse debidamente homologadas y/o certificadas conforme las disposiciones legales vigentes; tanto su carrocería y chasis deberán cumplir con las normas técnicas INEN que le son aplicables de acuerdo al ámbito de operación; se velará porque en los procesos de renovación de flota las Operadores habiliten unidades carrozadas en chasis homologados exclusivamente para el servicio de transporte público masivo de pasajeros. Para la medición de este parámetro, se verificará la condición física de las unidades vehiculares, el cumplimiento de un estándar mínimo y aceptable en la prestación del servicio de transporte público, que garantice el cumplimiento permanente de la Ley y la seguridad de los pasajeros, debiendo verificar cada uno de los siguientes aspectos que lo compone, a los cuales se les asignará una puntuación individual:

No.	Parámetros	Aspectos Generales	No.	Aspectos Individuales	Porcentaje de valoración
1	Estado físico de la unidad	Unidad en excelente estado	1	Carrocería y pintura	15%
			2	Ventanas y/o parabrisas	
			3	Asientos	
			4	Conjunto óptico (luces)	
			5	Brazos limpia parabrisas	
			6	Limpieza externa e interna de la unidad	
			7	Cintas retroreflectivas	
			8	Identificación de la unidad	
			9	Llantas en buen estado (labrado mínimo 1,6 mm)	

2. Trato al usuario, garantizando la seguridad de los pasajeros y del personal a bordo en las unidades de transporte, con cordialidad, amabilidad, respeto, cortesía y conducción de la unidad observando normas de tránsito y señalización, velando por el comportamiento que brinda además el personal a bordo y verificando el cumplimiento de cada uno de los siguientes aspectos que lo compone, a los cuales se les asignará una puntuación individual:

No.	Parámetros	Aspectos Generales	No.	Aspectos Individuales	Porcentaje de valoración
2	Trato y servicio al usuario	Excelente comportamiento del personal operativo	10	Excelente trato al usuario: cordialidad, amabilidad, respeto, atención personalizada, cortesía y conducción de la unidad observando normas de tránsito y señalización	40%
			11	Personal operativo no maltrata de obra o de palabra a ninguna persona	
			12	Personal operativo bien presentado uniformado e identificado	
		Seguridad al transportar pasajeros	13	Unidad circula con puertas cerradas	
			14	Conductor no hace uso de objetos que distraen su función mientras conduce	
		Control de capacidad	15	Respeto el límite de capacidad de pasajeros en la unidad y no desborda en estribos, pisaderas o colgados	
		Respeto a límites de velocidad	16	Respeto los límites de velocidad de conformidad con la ley	
			17	Marcador de velocidad funcionando	
		Respeto a usuarios con movilidad reducida	18	Espacio o área adecuada y sin obstáculos para personas con movilidad reducida, acorde a las normas técnicas aplicables de acuerdo al ámbito de operación.	

			19	Señalética clara y visible en el espacio o área adecuada para usuarios de movilidad reducida	
--	--	--	----	--	--

3. Estándares de operación, bajo el cumplimiento de los índices operacionales consignados en los respectivos Contratos de Operación suscritos con el Administrador del Sistema, por parte de las Operadoras autorizadas, beneficiarios de las habilitaciones operacionales, conductores y/o conductoras designados, verificando el cumplimiento de cada uno de los siguientes aspectos que lo compone, a los cuales se les asignará una puntuación individual:

No.	Parámetros	Aspectos Generales	No.	Aspectos Individuales	Porcentaje de valoración
3	Estándares de operación	Eficiencia y cumplimiento de los índices operacionales	20	Horarios de inicio y cierre de operaciones	35%
			21	Flota autorizada	
			22	Ruta	
			23	Intervalo y frecuencias de operación	
			24	Eficiencia administrativa y caja común	
		Información al usuario	25	Origen y destino mediante carteleras y rótulos	
			26	Información sobre: rutas, horarios de operación, paradas y capacidad de la unidad	
			27	Sistema de información auditivo	
		Respeto a paradas	28	Respeto a paradas establecidas para el embarque y desembarque de pasajeros	

4. Cumplimiento de estándares ambientales aplicables en el Distrito Metropolitano de Quito, bajo controles periódicos sobre los procedimientos de mantenimiento y el estado mecánico de los vehículos, a través de los planes de mantenimiento preventivo y correctivo que obligatoriamente deben tener las operadoras de

transporte público; adicionalmente se ejecutarán controles en vía y/o en los despachos a las unidades, verificando el cumplimiento de cada uno de los siguientes aspectos que lo compone, a los cuales se les asignará una puntuación individual:

No.	Parámetros	Aspectos Generales	No.	Aspectos Individuales	Porcentaje de valoración
4	Estándares ambientales	Control de opacidad	29	Límites permisibles de opacidad de conformidad con la normativa	10%
			30	Respeto la configuración del tubo de escape de conformidad con la normativa	

Es obligación y derecho de la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito, en el ámbito de sus competencias, velar por el cumplimiento de los parámetros de calidad aquí previstos, para lo cual se implementarán las herramientas tecnológicas necesarias y ejecutarán los mecanismos de control y evaluación correspondientes.

Artículo 7.- De la Caja Común.- El modelo de gestión por caja común para la administración de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, así como los estándares mínimos en lo que respecta a la gestión administrativa, financiera y operativa de la Operadora autorizada, serán de cumplimiento obligatorio y un condicionante para que las personas naturales accedan a las fiscalizaciones, el mismo que será compuesto y fiscalizado según los parámetros establecidos en las reglas técnicas expedidas por la Secretaría de Movilidad en su calidad de Administradora del Sistema de Transporte Público del DMQ.

Artículo 8.- Mecanismos específicos de fiscalización y evaluación.- En ejercicio de la facultad de fiscalización y evaluación del cumplimiento de los indicadores de calidad dispuestos en la presente Resolución, la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito, en el ámbito de sus competencias, estarán facultadas, entre otras, a:

1. Acceder en cualquier momento a las instalaciones físicas, vehículos, bitácoras y/o a los documentos, sistemas tecnológicos e información que soportan la operación de los Operadores de Transporte Público de pasajeros en el DMQ, y que sea necesaria para la fiscalización.

2. Requerir al Operador de transporte presente la información o documentación completa que estime necesaria para el ejercicio de sus derechos de fiscalización y evaluación de los Indicadores de Calidad.
3. Verificar el cumplimiento por parte del Operador, de todos y cada uno de los Instrumentos de planificación y técnicos definidos por el Administrador del Sistema.
4. Realizar inspecciones técnicas en los vehículos, instalaciones de la Operadora y en el campo.
5. Las inspecciones se realizarán de forma aleatoria, periódica y permanente sobre las unidades e instalaciones de la Operadora autorizada; para el efecto, la Agencia Metropolitana de Tránsito contará con al menos cuatro equipos de fiscalización que estarán designados de la siguiente manera:
 - a. Control en el origen y despacho de las unidades de transporte público.
 - b. Control en el origen sobre el cumplimiento de la Revisión Técnica Vehicular correspondiente.
 - c. Control en vía con equipos tecnológicos destinados a controlar el exceso de velocidad de las unidades de transporte público.
 - d. Control en vía y de forma aleatoria con el equipo de fedatarios debidamente designado y autorizado para el efecto, quien deberá identificarse con el conductor de la unidad al finalizar la fiscalización correspondiente.

Artículo 9.- De la Calificación para la asignación.- Para la asignación de los recursos no reembolsables dispuestos, la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito, en el ámbito de sus competencias, llevará adelante el siguiente procedimiento general:

1. Se verificará el cumplimiento de los requisitos documentales a los que haya lugar y condiciones preliminares, esto es, que la unidad haya aprobado la Revisión Técnica Vehicular acorde al período establecido para su aprobación, y que la misma se encuentre operando bajo el modelo de gestión por caja común.
2. Se realizará a continuación las inspecciones y fiscalizaciones que sean necesarias únicamente a las unidades que hayan cumplido con lo señalado en el numeral anterior, y se asignará, con sus resultados, una calificación individual a cada uno de los aspectos que componen los parámetros de calidad detallados en el artículo 7 de esta Resolución, conforme los mecanismos dispuestos en el artículo 8 de la misma.

3. La calificación de cada aspecto individual deberá encontrarse acorde al porcentaje de valoración asignado al parámetro de calidad al que corresponde; así mismo, la suma de la calificación otorgada a cada aspecto individual no podrá ser superior al porcentaje general asignado al parámetro general respectivo.
4. La calificación total mínima a obtener por parte de los Operadores para acceder a la asignación de los recursos económicos será del 70%, la misma que será evaluada semestralmente para su incremento progresivo obligatorio de al menos el 5%. De ninguna manera la meta semestral podrá ser inferior de la aquí señalada, ni inferior de la dispuesta en el semestre anterior a cada calificación presente.

Adicionalmente y de forma semestral se dispondrá la implementación progresiva de mejoras, de ser el caso, las mismas que serán de implementación obligatoria en el semestre siguiente por parte de los Operadores.

Artículo 10.- De la asignación de recursos.- Para la debida ejecución del Plan que se crea mediante esta Resolución, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito asignará recursos no reembolsables equivalentes a mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica (\$ 1.000,00) mensuales, a favor de aquellas personas naturales que sean titulares de las unidades vehiculares constantes en los títulos habilitantes otorgados a favor de las Operadoras de transporte terrestre que prestan el servicio de transporte público intracantonal urbano, rural y combinado en el Distrito Metropolitano de Quito, previo el cumplimiento de los parámetros de calidad aquí dispuestos, cuyo desembolso, de ser el caso, se efectuará de manera bimensual en las condiciones señaladas en la presente Resolución.

Se asignará un monto de hasta dos mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica (\$ 2.000,00) mensuales, a favor de las personas naturales que hayan habilitado en el Contrato de Operación suscrito con la Operadora autorizada, vehículos 100% eléctricos para la prestación del servicio de transporte público, previo el cumplimiento de los parámetros de calidad aquí dispuestos y la aprobación por parte de la Secretaría de Movilidad del modelo de operación para este tipo de vehículos, cuyo desembolso, de ser el caso, se efectuará de manera bimensual en las condiciones señaladas en la presente Resolución.

En aquellos casos en los cuales la matrícula de la unidad estuviere a nombre de una persona jurídica, la asignación de los recursos no reembolsables se realizará a la o las personas naturales designadas por la Operadora, que en su calidad de socios o accionistas participen

directamente en el Plan de Retribución a la mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Público Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 11.- De la percepción de la calidad.- Con el fin de medir la satisfacción del usuario durante la ejecución del Plan de Retribución a la mejora de la calidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito, llevarán adelante encuestas periódicas dirigidas a evaluar el desempeño y mejoras implementadas por los Operadores de manera trimestral, cuyos resultados serán publicados para conocimiento de la ciudadanía en general, bajo las disposiciones contenidas en la Ordenanza Metropolitana No. 184, sancionada el 29 de septiembre del 2017, que establece la política pública de gobierno abierto en el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

De manera obligatoria y de forma trimestral, la Secretaría de Movilidad pondrá en conocimiento de la Comisión de Movilidad los resultados de las evaluaciones y fiscalizaciones realizadas por efecto del presente Plan. Adicionalmente y de forma semestral, los informes con dichos resultados serán puestos en conocimiento del Concejo Metropolitano.

Artículo 12.- Del incumplimiento.- El cumplimiento de los parámetros de calidad establecidos en la presente Resolución serán la base y el condicionante para la asignación de recursos no reembolsables. Las personas naturales, beneficiarias de las asignaciones económicas podrán dejar de percibirlo en caso de comprobarse el incumplimiento de los parámetros de calidad que permitieron su asignación o la inobservancia de las disposiciones contenidas en el presente Plan; así mismo, será causal para la no asignación de los recursos económicos, el cometimiento de infracciones administrativas que conlleve la revocatoria o terminación de la habilitación operacional correspondiente, conforme las causales previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las Ordenanzas Metropolitanas vigentes. La facultad sancionatoria estará a cargo de la Secretaría de Movilidad o su delegado, bajo el procedimiento sancionador previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), sin perjuicio de las acciones que por cometimiento de infracciones de tránsito las autoridades judiciales sustancian al amparo del Código Orgánico Integral Penal (COIP).

En la imposición de sanciones por el cometimiento de infracciones administrativas, las Operadoras, en calidad de titulares del Contrato de Operación suscrito con el

Administrador del Sistema, y el beneficiario del registro municipal respectivo, actuarán como responsables solidarios ante la Autoridad.

Artículo 13.- Denuncias: Para el debido control y fiscalización de los indicadores de calidad señalados en los artículos precedentes, el Municipio del DMQ pondrá a disposición de la ciudadanía, herramientas de atención prioritaria de requerimientos, quejas y denuncias a través de páginas web, aplicativos móviles y/o líneas telefónicas, relacionadas a la calidad de servicio de transporte público de pasajeros, las mismas que serán avaladas y contabilizadas según su incidencia, siendo la base para la evaluación de los indicadores de calidad, observando para el efecto las garantías constitucionales del debido proceso.

Disposiciones Generales:

Primera.- Las disposiciones de la presente resolución en ningún caso podrá afectar el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y distrital para la prestación del servicio transporte terrestre intracantonal urbano, rural y combinado del Distrito Metropolitano de Quito.

Segunda.- La Agencia Metropolitana de Tránsito instrumentará, autorizará, desembolsará y controlará las asignaciones de los recursos no reembolsables establecidos en la presente Resolución; de forma trimestral, informará a la Secretaría Movilidad, Administración General y al Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito, sobre el cumplimiento del Plan de Retribución a la mejora de la calidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, así como también, el uso de los recursos no reembolsables asignados.

Tercera.- La Administración General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, realizará la transferencia de los recursos presupuestados a la Agencia Metropolitana de Tránsito, para la ejecución de la presente resolución y a partir de su aprobación en el Concejo Metropolitano.

Cuarta.- Encárguese a la Secretaría de Movilidad para que en el plazo máximo de veinte (20) días, contados a partir de la emisión de la presente Resolución, emita el Instructivo para la ejecución de las fiscalizaciones, evaluaciones y calificación de los Operadores, de conformidad a los indicadores y parámetros que forman parte del Plan de Retribución a la mejora en la calidad del servicio de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito, que garantice la implementación de mejoras, la confiabilidad, seguridad y calidad en el servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito.

La Secretaría de Movilidad deberá adoptar las medidas administrativas necesarias para la ejecución de lo aquí dispuesto y la sistematización de la información producto de las evaluaciones y fiscalizaciones realizadas.

Disposición Transitoria Única.- En el plazo del treinta (30) días, contados a partir de la emisión de la presente Resolución, la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito, en coordinación con la Secretaría de Comunicación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, impulsará una campaña difusión comunicacional respecto del Plan de Retribución a la mejora de la calidad del servicio de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito, que se crea por la presente Resolución, por el cual se informará sobre los canales de comunicación implementados para la presentación de peticiones o denuncias, las páginas web, el aplicativo móvil y/o líneas telefónicas habilitadas, fijas o móviles, que permitan receptor fotografías como medios de verificación, así como los mecanismos de control a los cuales están sujetas las Operadoras autorizadas.

Disposición Final.- La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su suscripción sin perjuicio de su publicación.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el 8 de febrero de 2018.

<p>Salen de la sala de sesiones las concejales: Abg. Renata Salvador, y Dra. Renata Moreno; y, los concejales: Lcdo. Eddy Sánchez, Dr. Pedro Freire, MSc. Patricio Ubidia, Abg. Sergio Garnica, y Sr. Marco Ponce, a las 15h05 (13 concejales).</p>
--

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

III. Primer debate del proyecto de Ordenanza que establece el Encuentro de las Culturas de las Parroquias Rurales, que sustituye a la Ordenanza Distrital No. 319, de 10 de septiembre de 2010, que institucionaliza al Encuentro de las Culturas de las Parroquias Rurales. (IC-O-2017- 280).

Asume la presidencia el concejal Abg. Eduardo Del Pozo, Primer Vicepresidente del Concejo Metropolitano, a las 15h06 (12 concejales).

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: ¿Si estamos con quórum?.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO, PRIMER VICEPRESIDENTE DEL CONCEJO METROPOLITANO: Señor Secretario, constate el quórum, por favor.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí, señor Alcalde. Contamos con doce señoras y señores integrantes del Concejo, más usted.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Gracias. Yo, primero, quisiera compañeros, hacer público mi solidaridad con el evento de esta mañana en el sector de Calacalí, en Nanegalito, ha habido un deslave en el que han fallecido cuatro personas, entre ellos, una niña y es lamentable que estos hechos sucedan, pero quería hacer público mi solidaridad, sobre todo porque es el sector rural y justamente el día de hoy vamos a tratar una Ordenanza que tiene que ver con este sector, así es que para la familia, para las autoridades, inclusive para la gente que está ahí, nuestra solidaridad. Pida que hagan silencio, por favor.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO, PRIMER VICEPRESIDENTE DEL CONCEJO METROPOLITANO: Audio para el concejal Guayasamín.

CONCEJAL SR. MARIO GUAYASAMÍN: Con todo el respeto que se merecen, y si bien es cierto, es un tema importante el tema de los pasajes, el tema de toda esta recomposición que se está haciendo, pero sí es importante los temas que nosotros proponemos acá.

Yo de mi parte, les exijo que tengamos el elemental sentido de respeto sobre lo que está pasando acá, si queremos dar una declaración, si queremos avivar el tema, si nos sentimos triunfadores, qué bueno, pero aquí no sólo es el tema de pasajes, es un tema importante, por favor, aguantamos en una reunión, en donde estuvimos prácticamente aquí en una actuación, en un proscenio, en un teatro, y ahora tenemos que seguir aguantando este tema. Por favor, si ya tuvimos que aguantar del Alcalde titular, una actitud machista permanente, por favor, respetemos a las mujeres que están aquí interviniendo o también tenemos que enseñar acá ese tipo de condicionamientos, eso nada más, señor Alcalde y, por favor, si ya terminó su tema que se retiren.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO, PRIMER VICEPRESIDENTE DEL CONCEJO METROPOLITANO: Vamos a solicitar a todos los señores que se encuentran aquí

presentes, mantener el respeto que se merecen cada uno de los señores concejales que se encuentra en el uso de la palabra. Continúe concejala Castañeda.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Gracias Presidente. Yo quería, antes de darle la palabra al compañero concejal Luis Aguilar, simplemente poner un marco muy general de cómo hemos trabajado y por qué hemos hecho el trabajo en esta Ordenanza y recordar, quizás, algunos temas que todos conocemos, pero que son fundamentales que los tengamos presentes.

Cuando nosotros vamos a construir en el territorio alguna ordenanza como éstas, nosotros hemos requerido, no solamente pensar en el ordenamiento territorial, en el tema de producción, sino sobre todo que éste sea un espacio que involucra a diversos actores sociales, fundamentalmente, esos que desde la producción familiar ayudan y aportan a la alimentación, no sólo de la ciudad, sino del país entero, y esto generalmente sucede en la ruralidad, por eso lo traigo acá en este momento a colación, y es a través de la cultura justamente donde se produce este proceso dinámico, este proceso sostenido y permanente de relaciones e interrelaciones creativas.

Es fundamental reconocer a la ruralidad como un escenario de construcción cultural, auténtico, con una riqueza de expresiones ancestrales, tradiciones y también cosas y temas modernos, esto es la interculturalidad, la convivencia, el diálogo intergeneracional, ahí están los saberes, los valores colectivos, están las creencias, están los símbolos, está la espiritualidad, por eso es fundamental la preservación de este legado material e inmaterial, y esto ha sido una preocupación, no solamente ahora, sino de varios gobiernos locales y también de actores culturales.

Recordarán que en 1993 se realizó el “Primer Encuentro Interparroquial de Cultura”, y desde el año 2010 el “Encuentro de las Culturas de Parroquias Rurales”, también es importante reconocer el esfuerzo voluntario de quienes trabajan en cada uno de estos territorios.

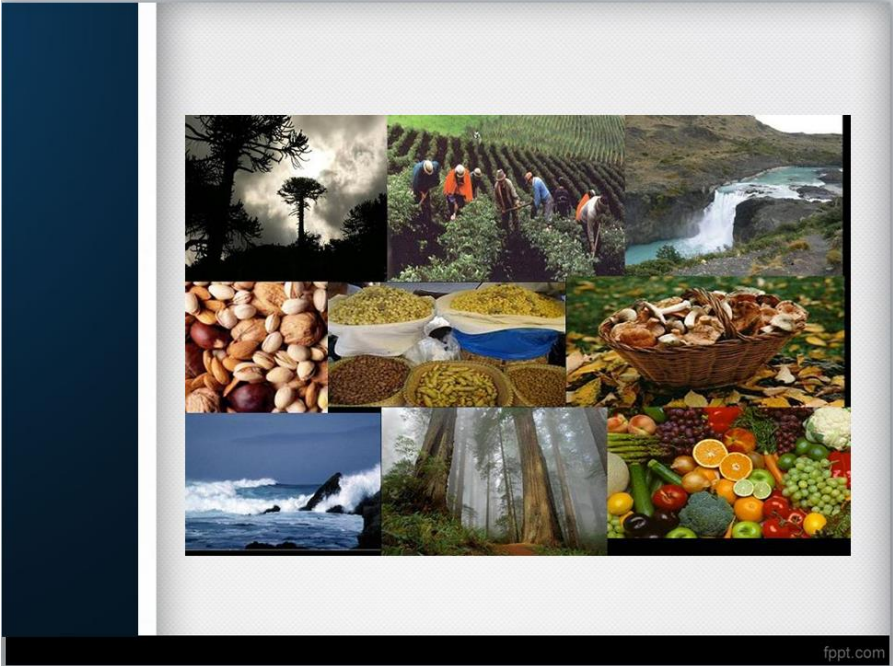
El 10 de septiembre de 2010, el Concejo Metropolitano expidió la Ordenanza No. 0319, que institucionaliza el encuentro de las culturas de las parroquias rurales, posteriormente la Asamblea Nacional emitió la Ley Orgánica de Cultura, en el 2016, donde se establecen nuevos lineamientos, sobre todo lineamientos de acción cultural, y sumadas todas las

reflexiones de estos actores sociales y culturales, nosotros creímos fundamental que hay que actualizar esta Ordenanza, que ahora les presentamos a ustedes.

Rápidamente quiero comentarles que el trabajo lo hemos realizado participativamente en varios sitios, con varios actores sociales, pero ese tema voy a pedir que lo comente el compañero Luis Aguilar, que fue el delegado de nuestro despacho a trabajar y además por su conocimiento en este tema, así es que bienvenido Luis. Gracias.

MSC. LUIS AGUILAR: Gracias Alcalde, gracias compañera Susana, buenas tardes con todas y todos, gracias compañeros por quedarse en este espacio. Como decía Mario es importantísimo que todos los temas de la ciudad siempre estemos pendientes y, sin duda, de uno de los sectores más importantes o de los sectores importantes, más bien dicho, del Distrito, que es el sector rural. Voy a ser rápido en honor al tiempo.





Creo que es importante esta entrada, donde es importante dar a conocer lo que es el sector rural. Si uno camina por las parroquias y va desde Amaguaña hasta el noroccidente, y al

sector de Minas, etcétera, las 33 rurales, sin duda, encuentra un matiz impresionante de muchas cosas, y esa es la cultura de la ruralidad.

Sale de la sala de sesiones la concejala Lic. Luisa Maldonado, a las 15h11 (11 concejales).



Desde el Pasochoa hasta el Puntas, hasta el Río Alambi y también, desde el canasto del sur o de El Tingo, hasta las comidas tradicionales o el mazapán de Calderón, y otras formas de expresión cultural que cotidianamente construye la gente. Se hace cultura en la ruralidad y esas son las expresiones ancestrales y las expresiones modernas que conviven, se aceptan y se enriquecen mutuamente, haciendo posible lo que ya decía la compañera Susana, la vida es interculturalidad, que es el camino que hoy por hoy se tiene que vivir en este país, el entendernos y el compartir nuestras formas de mirar, nuestras formas de construir la sociedad.




En ese marco, el encuentro de las culturas, de las parroquias rurales, es ya un hecho cultural importante; este hecho cultural nace allá por el año 1992, y creo que hay que resaltar que es un hecho participativo, porque nace desde la gente, y se consigue el apoyo de la Municipalidad a partir del año de 1993, donde se da el primer encuentro en la parroquia de Puéllaro.

En el ámbito del antecedente legal de éste que se ha convertido en un hecho cultural de la ruralidad, se inicia con la resolución administrativa, allá por el año de 1999, la No. 033, que institucionaliza el encuentro, y luego en septiembre de 2010 se expide la Ordenanza No. 319, que institucionaliza el encuentro de las parroquias rurales. Este es un proceso, que dándose en el tiempo, está a punto de cumplir 25 años ya de este hecho cultural, que lo mantiene la gente, sin duda, con el apoyo institucional que tiene que ser un mediador y un facilitador, y eso es lo importante.

Hay que resaltar lo que decía también la compañera concejala, que éste ha sido un trabajo conjunto entre las áreas institucionales, más la comunidad. Ahí, vamos a ver rápidamente el proceso que se ha vivido desde junio hasta noviembre del año 2017, para llegar a esta propuesta de Ordenanza. Ustedes podrán ver la presentación del proyecto.

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:



ACTIVIDADES REALIZADAS 2017

No	ACTIVIDAD	PARTICIPANTES	LUGAR	FECHA
1	Presentación del proyecto de Ordenanza a la Secretaría del Concejo Metropolitano	Despacho	Secretaría del Concejo	07 de junio
2	Conocimiento proyecto Comisión de Desarrollo Parroquial	Comisión de Desarrollo Parroquial	Sala de Sesiones	13 de junio
3	Mesa de trabajo	Secretarías de Cultura, Coordinación Territorial, Procuraduría Metropolitana, Concejales	Sala de Sesiones	30 de junio
4	Mesa de trabajo	Gobiernos Parroquiales	Casa de las bandas y ruralidad.	05 de julio
5	Consideración de observaciones en Comisión. Requerimiento informes.	Comisión de Desarrollo Parroquial	Sala de Sesiones	26 de julio
6	Mesa de trabajo	Actores Culturales de la Ruralidad	Centro Cultural Itchimbia	28 de julio
7	Conocimiento informe Procuraduría Metropolitana	Comisión de Desarrollo Parroquial	Sala de Sesiones	19 de septiembre
8	Conocimiento informe Secretaría de Cultura y Secretaría de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana.	Comisión de Desarrollo Parroquial	Sala de Sesiones	31 de octubre
9	Conocimiento de la Comisión de Educación y Cultura	Comisión de Educación y Cultura	Sala de Sesiones	20 de noviembre
10	Aprobación Comisión de Desarrollo Parroquial para Concejo Metropolitano	Comisión de Desarrollo Parroquial	Sala de Sesiones	28 de noviembre

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Lcdo. Eddy Sánchez, a las 15h14 (12 concejales).

Y, por supuesto, la aprobación final para que luego pase al debate en el Concejo, que fue el 28 de noviembre en la Comisión de Desarrollo Parroquial. Ahí algunas imágenes rápidas y las podemos ir pasando de todo lo que dije anteriormente, este proceso de aportes, de conocimientos que nos han servido para poder estructurar una propuesta, que además tiene una sistematización del trabajo de estos 24, 23 años, de lo que ha sido este proyecto.

MESA DE TRABAJO DEPENDENCIAS MUNICIPALES

MESAS
DE
TRABAJO

FECHA: 30 de junio del 2017
HORA: 10h00
LUGAR: Sala No.4 Concejo Metropolitano



- Secretaría de Cultura
- Secretaría de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana
- Procuraduría Metropolitana

fppt.com

MESA DE TRABAJO GAD PARROQUIALES Y GESTORES CULTURALES

MESAS
DE
TRABAJO

FECHA: 5 de julio del 2017
HORA: 10h00
LUGAR: Casa de la Ruralidad – La Tola

FECHA: 28 de julio del 2017
HORA: 13h00
LUGAR: Centro Cultural Itchimbiá



fppt.com

COMISIÓN DE DESARROLLO PARROQUIAL

COMISIÓN

FECHAS

- 26 de julio del 2017
- 19 de septiembre
- 31 de octubre
- 28 de noviembre



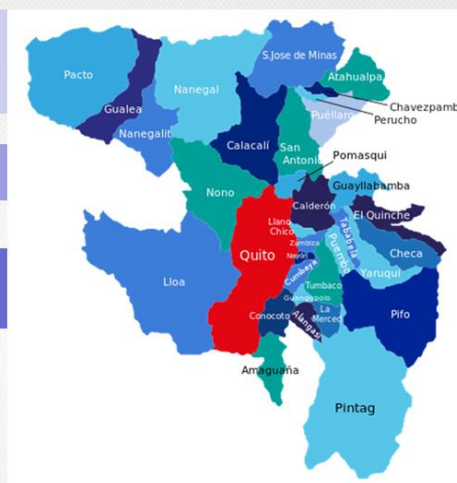
fppt.com

MOTIVACIÓN

El Distrito Metropolitano de Quito está conformado por 33 parroquias rurales y 58 comunas.

Cultura como proceso de reconstrucción social.

Preservación del legado material e inmaterial de la ruralidad quiteña.



Creo que es importante, ahí está estructurado el mapa de Quito, donde se visibiliza, sin duda, el territorio que es el más amplio del Distrito, que son las 33 parroquias rurales, un

sector muy importante para el Distrito, un sector clave donde también están estructuradas las 58 comunas, de esas 58 comunas, 4 están en el sector urbano y el resto están en el sector rural; aproximadamente 620.000 habitantes viven y conviven en el sector rural. Creo que esa es una línea importante al no perder de vista la importancia que tiene el tema del territorio y, por supuesto, la importancia que tiene el tema de la cultura, viéndoles desde el lado integral en este territorio, y en el territorio del Distrito Metropolitano.

No hay que perder de vista que la cultura es un proceso de construcción social, que es la gente que construye cultura, y en ese marco no tiene que estar dependiendo obligatoriamente desde el manejo institucional, sino más bien desde el apoyo y la facilitación institucional y, por su puesto, este proyecto lo que busca es aportar a una de las políticas que tiene que desarrollarse en el territorio, que es el tema de la preservación del legado del patrimonio material e inmaterial de la ruralidad, eso es en cuanto al tema de la motivación.



Lo otro, que lo dijo también la compañera concejala, era necesario hacer esta revisión normativa, por todos los cambios, porque la última fue aprobada en el 2010, pero ha habido cambios, sin duda, en el tema de la Constitución, en el tema del COOTAD, en el tema de la Ley Orgánica de Cultura, que se creó recientemente y, por supuesto, en el Plan Nacional del

Buen Vivir. Entonces, con ese paraguas es que se propone algunos cambios a esta propuesta de Ordenanza.

La estructura misma de la Ordenanza tiene estos elementos.

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:



Más adelante, también el compañero Secretario de Cultura que está acá, va a hacer algunas reflexiones sobre el tema.



En esto también voy a ser más rápido. Ahí está el tema de la institucionalización.

Como ustedes ven, han pasado ya algunos encuentros en esta Administración municipal. Se ha desarrollado el encuentro en Lloa; el encuentro en Pifo, y el último que fue en Atahualpa, y para la próxima sede está prevista la parroquia de Calacalí.

Entonces, en este caso de la institucionalización, lo que les decía rápidamente, lo que se busca es esa mediación, esa facilitación de parte de la institución para poder seguir fortaleciendo este proyecto y seguirlo sobrellevándolo, como les decía por más de 24 años, entonces, esa es la primera parte de la cual habla esta propuesta de la Ordenanza, que es el tema de la institucionalización; y, en concreto, lo que dice en esta parte, como ustedes pueden revisar en sus documentos, es que en el artículo correspondiente, el “Encuentro de las Culturas de las Parroquias Rurales”, se institucionaliza como parte de la política del Distrito Metropolitano de Quito, se realizará cada año y la sede será elegida de conformidad con el procedimiento establecido en esta Ordenanza, y contará con la participación de las parroquias rurales, y las comunas del Distrito Metropolitano de Quito, eso en la parte de la institucionalización.

Luego, la siguiente parte que estructura esta Ordenanza, es el tema de los fines y ahí tenemos algunos lineamientos, que lo que busca es ser justos, esos lineamientos que

permitan construir un proyecto, ese proyecto es clave en la medida que se construye el proceso, en la medida que pueda mediar las acciones culturales en los territorios y, entonces, ahí podemos encontrar algunos fines, algunas líneas, como por ejemplo:

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:



Acciones que reconozcan y valoren el territorio rural por parte de su población. Las acciones que se realicen tienen que aportar a que la gente se sienta orgullosa de ser parte de ese territorio, y eso es conociendo, investigando, sabiendo de dónde venimos y hacia dónde vamos, pero fundamentalmente sintiéndome orgulloso de ser de ese territorio. Mientras más conozcamos y pongamos en práctica nuestras formas de expresión cultural, sin duda alguna, nos vamos a sentir orgullosos y vamos a reconocer nuestro territorio rural, lograr la apropiación del encuentro por parte de los actores. Que este proyecto, que este espacio sirva para que yo me sienta orgulloso de ser parte de eso, y sea un actor participativo todo el tiempo y, además, valore la cultura de mi territorio, del territorio rural y del Distrito, en general.

Generar mecanismos que propicien la revitalización histórica de la ruralidad, eso es fundamental, tienen que ser algunas estrategias, algunos eventos, algunas acciones, que muestren esa riqueza cultural, que pongan en valor esa riqueza cultural de la ruralidad,

para que eso sea conocido a nivel interno del territorio, a nivel amplio del Distrito, de la provincia, del país, y a nivel mundial, inclusive, y en ese marco se generen procesos de intercambio cultural, entre las parroquias con otros sectores del Distrito, con otros sectores de la provincia y con otros sectores a nivel nacional e internacional, porque la cultura tiene que ser así; la cultura y el arte tienen que intercambiarse, tienen que conocerse.

También es importante que en el proyecto se vean algunos procesos, como es el tema de investigación, capacitación y producción de obras artísticas y culturales, con identidad local; es necesario pasar del tema del escenario, de la tarima, a procesos de desarrollo cultural, porque de esa manera vamos a entender que el tema de desarrollo cultural ayuda en el fortalecimiento de las mejores condiciones de vida para los habitantes del territorio, y en ese marco, también se propone el impulsar desde la cultura temas de economía popular y solidaria, como por ejemplo: el tema de las artesanías, las comidas tradicionales, los temas turísticos, alrededor de los temas culturales, etcétera.

Fortalecer de manera integral la parroquia, desde su conocimiento, desde su sentido de pertenencia, pero también desde su sentido de mejorar sus condiciones de infraestructura, de acceso a la cultura, de acceso a ciertos procesos y, por supuesto, es importante también la coordinación entre distintos niveles de gobierno, que este proyecto pueda tener una minga cultural con los gobiernos parroquiales, con los otros niveles de gobierno y, por supuesto, fundamentalmente con los actores comunitarios.



La otra parte, el desarrollo del encuentro. Ahí, en un primer punto, vamos a encontrar artículos que nos hablan, por ejemplo, de todo lo que es la planificación, ejecución y evaluación y ahí, por supuesto, lo que se está diciendo es que se trabaje en conjunto entre las instancias municipales y los actores comunitarios, en este caso, todo lo que es planificación, ejecución y evaluación, tienen que trabajarse en conjunto con la Secretaría de Cultura, con la Secretaría de Coordinación Territorial, y esto tiene que ser informado al ente que representa al Concejo, que son las Comisiones de Desarrollo Parroquial, y la de Educación y Cultura. Tiene que haber siempre una cuestión transversal, que sea un trabajo conjunto con los actores del territorio, tiene que ser una cuestión participativa, porque, insisto, no es la idea de que el Municipio o la institución ejecuten los eventos, tiene que ser una cuestión de mediación, de trabajo, de lo que la comunidad propone.



El otro aspecto en el tema del desarrollo del encuentro. Los otros artículos hacen referencia al tema de los recursos financieros, que va en dos líneas: la primera: el tema de la asignación presupuestaria para realización del encuentro, que se mantenga el recurso que se ha venido dando. De acuerdo a los informes, todos los años se ha aportado para que ese proceso continúe y, obviamente, ahí lo que se propone es que al menos el presupuesto no será menor al asignado en el año inmediato anterior, y se buscarán los mecanismos legales, administrativos, correspondientes en el proceso de planificación, en la elaboración del proyecto, a fin de que los recursos sean ejecutados directamente por las instancias municipales, en el caso de que así lo diga el proyecto, y/o canalizados, transferidos a los gobiernos autónomos descentralizados parroquiales, de forma equitativa en el marco de los componentes del proyecto, hasta el primer cuatrimestre de cada año, esto ya se venía haciendo, ahí hemos mejorado en los temas de tiempos, ya se hacían resoluciones administrativas correspondientes, entonces, esto sí es factible, eso está en los informes respectivos.

La siguiente parte, como les decía, una de las cosas importantes de ser sede de estos encuentros, es también mejorar la infraestructura cultural, la infraestructura comunitaria, para que también lleguen las acciones culturales que se dan en la ciudad, a los territorios

rurales, ojalá algún rato podamos tener espacios como teatros, bulevares, conchas acústicas en el sector rural, y utilizar de mejor manera también el espacio público.

Entonces, en ese marco, coordinará la Secretaría de Territorio, y la Secretaría de Cultura con las distintas instancias municipales, llámense empresas, secretarías, administraciones zonales, a fin de que se incluya en su planificación el tema de las obras necesarias, para el desarrollo de este proyecto, eso en esta parte.



La parte final, es el tema de la elección de la nueva sede. La elección de la nueva sede es un proceso donde las parroquias se postularán con una propuesta, con un proyecto y serán elegidas y tendrán prioridad, las que, primero: no han sido sedes; segundo: podrán ser elegidas las que, al menos, en los últimos diez años hayan sido sede de los encuentros, porque la idea es que culminen todo, pero algunas probablemente no deseen; entonces, hay esa factibilidad de que alguna otra parroquia se pueda repetir, pero es ese condicionante de que no haya sido sede durante los último diez años.

El gobierno parroquial presentará una propuesta del proyecto; igualmente, en alguna de esta parte del articulado se habla de que debe haber una alternancia de la administración

zonal territorial correspondiente; es decir, si ya fue en Puéllaro, ese mismo año no puede ser en Perucho, tendrá que ser, tal vez, en Calderón o en el Valle de los Chillos, por el despliegue y la cuestión operativa que han planteado los compañeros de las administraciones zonales, y luego después de este componente que está en la Ordenanza, tenemos el tema de las “Disposiciones: Generales y Transitorias”.

En el caso de las “Disposiciones Generales”, creo que hay que resaltar el tema de la importancia que debe tener la coordinación del trabajo de la Secretaría de Territorio, y la de Cultura, conjuntamente con los gobiernos parroquiales y los organismos de representación de estos gobiernos parroquiales; fundamentalmente, creo que es importante trabajar todo el tema de los instrumentos de planificación, los temas administrativos presupuestarios, y la gestión correspondiente.

Disposiciones: generales, transitorias y finales

La Secretarías de Cultura, Coordinación Territorial y Participación Ciudadana del Municipio Metropolitano de Quito coordinarán con los gobiernos parroquiales y sus organismos de representación el desarrollo del Encuentro.

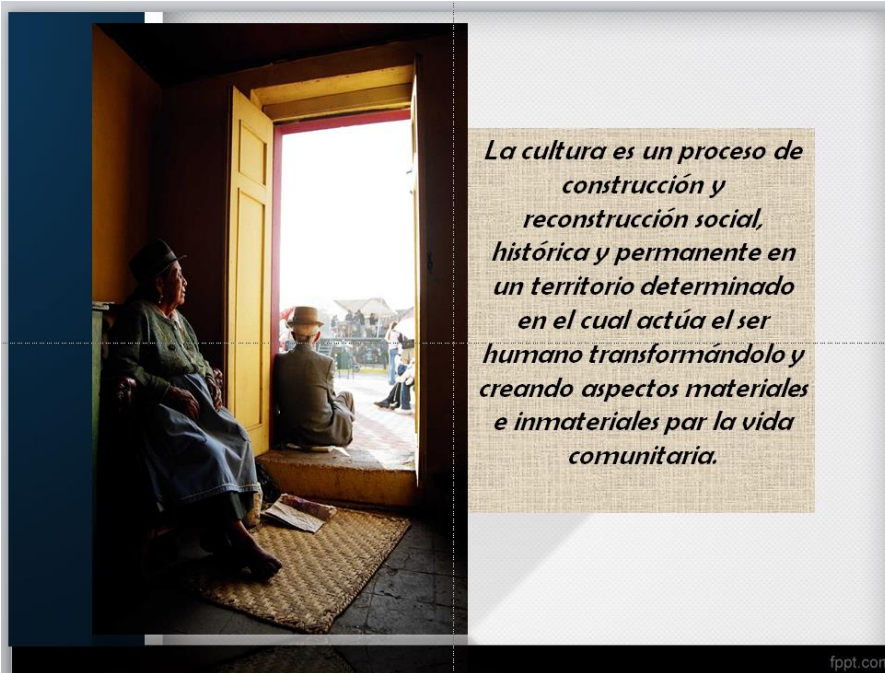
En un plazo de 120 días la Secretaría de Cultura, en coordinación con la Secretaría General de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana, elaborará el reglamento correspondiente para la implementación de la presente ordenanza.

La Secretaría de Comunicación desplegará anualmente una estrategia de promoción y difusión del Encuentro de las Culturas de las parroquias Rurales en coordinación con la Secretaría General de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana y la Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico (Quito Turismo).

Ratificase la elección de la parroquia de Calacalí como sede del Encuentro para el año 2018.

fppt.com

Sale de la sala de sesiones la concejala Srta. Carla Cevallos, a las 15h20 (11 concejales).



En las “Disposiciones Transitorias”: en un plazo de 120 días, la Secretaría de Cultura, en coordinación con la Secretaría General de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana, elaborará el reglamento correspondiente para la implementación de la presente Ordenanza.

Esa es rápidamente, en definitiva y en resumen, la propuesta que hoy se pone a consideración, compañera Presidenta de la Comisión.

Creo que sería importante que el señor Secretario de Cultura intervenga, porque también tenía alguna reflexión y podamos poner a consideración.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Yo no sé si puntualmente el compañero Secretario de Cultura, tiene aportes, en vista del tiempo y del cansancio que tienen los compañeros, estoy preguntando.

DR. PABLO CORRAL, SECRETARIO DE CULTURA: Solamente quiero hacer un comentario muy breve respecto a esto, decir que una de las cosas más destacables de este proyecto, es la coordinación cercana que hemos tenido entre la Secretaría de Cultura, y la Comisión de Educación y Cultura.

Yo pienso que hemos llegado a una serie de consensos que son muy importantes. Yo creo que lo que todos queremos es que el encuentro de parroquias rurales no sea simplemente un evento en el que la gente de las parroquias se suba a una tarima y no pasa nada más, y nos gastamos una cantidad de plata en un concierto, en un tema que no tiene nada de encuentro. Yo pienso que lo fundamental de este proyecto de Ordenanza es que pensemos en construir procesos mucho más profundos, necesitamos sentirnos orgullosos de la ruralidad, apropiarnos, re apropiarnos del territorio, reflexionar acerca del territorio, pensar acerca de la historia, del pasado, construir procesos de formación en la ruralidad, y yo les quiero pedir una sola cosa, por eso me permití pedir una intervención en este momento, en que ustedes están tan cansados, tenemos que defender el presupuesto de cultura de manera muy decidida.

El sector de cultura no puede recibir más cortes, yo pienso que ya estamos en una situación muy delicada, es un tema que tenemos que trabajar juntos, por el encuentro de parroquias rurales y todas las cosas que nosotros hacemos, pero trabajemos por defender los presupuestos y trabajemos por construir procesos, en torno de estos eventos de la ciudad, solamente eso. Felicitar, obviamente, a Luchito Aguilar, a Susana, a todos los miembros de la Comisión de Desarrollo Parroquial, porque estuvieron juntos en algún momento. Yo creo que ha sido un trabajo conjunto muy importante. Gracias.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO, PRIMER VICEPRESIDENTE DEL CONCEJO METROPOLITANO: Muchas gracias, señor Secretario.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Sólo un minuto, por favor. También felicitarles, tanto a la Comisión como a los gobiernos parroquiales y sobre todo el concepto de integralidad, no sólo es el evento, sino es toda la integralidad que promoverá el desarrollo, tampoco no sólo cultural, sino el mejoramiento de sus condiciones de vida, me parece fundamental.

Sólo dos observaciones de forma, la una: en el artículo No. 1. El literal a) debería ser objeto; el literal b) debería ser fines, y no estoy de acuerdo con la “Disposición Transitoria”, que le da la responsabilidad a la Secretaría de Coordinación Territorial, para la elaboración del reglamento, ya tuvimos una mala experiencia catastrófica, por no decir.

Yo sugiero que se le dé la elaboración de este reglamento a los diferentes niveles de gobierno descentralizados; es decir, juntas parroquiales en articulación con la Comisión de

Cultura y de la comisión de la ruralidad, y le sacan a la Secretaría de toda la propuesta. Le damos la responsabilidad a la Secretaría de Cultura en coordinación con las comisiones de la ruralidad y de cultura, para la elaboración de este reglamento.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: También, por felicitar, Susana, el trabajo de la Comisión. La exposición de Luis, que veo que conoce muy bien su sector, por eso están bien elegidos por las parroquias rurales y decir, también, qué pena que para el tema de las parroquias rurales nos hemos quedado pocos, a pesar de estar todos cansados. Agradezco a los concejales que están aquí, para poder dar paso Susana a este proyecto tan importante. Entonces, que ojalá fuera que en todos los proyectos se quedaran hasta el último todos los concejales, les agradezco a todos por su presencia, gracias.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Yo quería insistir también en lo que ya dijo la concejala Benítez, no creo que hay que encargar a la Secretaría de Coordinación Territorial, sino la Comisión, a la Secretaría de Cultura el tema, y creo que hay que incorporar algo como responsabilidades institucionales frente a esto, por ejemplo: el registro gráfico, el registro audiovisual, el registro escrito de lo que se vaya realizando, me comprometo a plantear en la Comisión esa observación.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Gracias Alcalde. De igual manera, reconocer este trabajo que se ha venido haciendo, en algún momento también tuvimos unas comisiones en conjunto, pero creo que el concepto de lo que se ha planteado este día en el tema cultural es importante. Si de alguna manera no existe la voluntad de esta Administración, en fortalecer las políticas para el sector cultural, de alguna manera el Concejo está respondiendo, apoyando estos problemas, donde se institucionalizan estos encuentros culturales, y donde de alguna manera obligamos a esta Administración a entregar los recursos, y efectuar las coordinaciones necesarias para mantener estos eventos de cultura y, sobre todo, mantener viva esa memoria social, esa cultura que tenemos, fortalecerla, darla a conocer al mundo, promocionarla al mundo, y sentirnos orgullosos de dónde venimos, quiénes somos y hacia dónde vamos. Así es que, ese reconocimiento y también apoyar, no sé si quedó muy en claro el tema del reglamento, habíamos analizado con Soledad esto, que sea la Secretaría de Cultura, pero que también cuente con la participación, tanto de la Comisión de Parroquias Rurales, como de la Comisión de Educación y Cultura, apoyando esa moción, gracias.

CONCEJAL LCDO. EDDY SÁNCHEZ: Felicidades a la Comisión, a la Secretaría, y les motivaría para que también este proceso de encuentro, que se está gestando en las parroquias rurales, sea también en las parroquias urbanas, hay mucha riqueza cultural, mucha riqueza histórica, creo que la gran concentración de población está en el área urbana, un ejemplo, que desde la ruralidad se acuda al rescate y al fortalecimiento de la cultura, creo que también debemos esto impulsarlo en el área urbana, nada más, señor Alcalde.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Sólo quería agradecer a los compañeros que se han quedado acá y pedirle a la Secretaría, que en ocasiones como ésta, donde se sabe que se va a tratar temas fundamentales, no se ponga la cultura o una Ordenanza de este tipo al final, para que no pase lo mismo, ese es un pedido que usted tendrá que hacerlo en su momento aquí, no es solamente el tiempo, desgraciadamente no es solamente el hambre o el cansancio, es la poca importancia que se da a estos temas. Yo hago un llamado a la Secretaría, para que en lo que pueda, la próxima vez, se lo ponga en los primeros puntos, gracias.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO, PRIMER VICEPRESIDENTE DEL CONCEJO METROPOLITANO: No existiendo más intervenciones, declaro conocido en primer debate el presente proyecto de Ordenanza. Muchas gracias señores concejales. Habiéndose evacuado todo el orden del día, declaro clausurada la presente sesión, muchas gracias.

SIENDO LAS QUINCE HORAS CON TREINTA Y CINCO MINUTOS DEL JUEVES OCHO DE FEBRERO DEL AÑO DOS MIL DIECIOCHO, SE CLAUSURA LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.

REGISTRO ASISTENCIA - FINALIZACIÓN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓	
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓	
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓	
4. SRTA. CARLA CEVALLOS		✓
5. ABG. DANIELA CHACÓN	✓	
6. ABG. EDUARDO DEL POZO	✓	
7. DR. PEDRO FREIRE		✓

8. ABG. 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. ABG. RENATA SALVADOR		✓
18. LCDO. EDDY SÁNCHEZ	✓	
19. SRA. KAREN SANCHEZ		✓
20. MSc. PATRICIO UBIDIA		✓
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓	
22. DR. MAURICIO RODAS, METROPOLITANO ALCALDE		✓

DR. MAURICIO RODAS ESPINEL
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

ABG. EDUARDO DEL POZO
PRIMER VICEPRESIDENTE DEL CONCEJO METROPOLITANO

ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

REGISTRO ASISTENCIA – RESUMEN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓	
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓	
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓	
4. SRTA. CARLA CEVALLOS	✓	
5. ABG. DANIELA CHACÓN	✓	
6. ABG. EDUARDO DEL POZO	✓	
7. DR. PEDRO FREIRE	✓	
8. ABG. 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. ABG. RENATA SALVADOR	✓	
18. LCDO. EDDY SÁNCHEZ	✓	
19. SRA. KAREN SÁNCHEZ		✓
20. MSc. PATRICIO UBIDIA	✓	
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓	
22. DR. MAURICIO RODAS, ALCALDE METROPOLITANO	✓	