



**ACTA DE LA SESIÓN No. 020 ORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO
DE QUITO, DE 03 DE SEPTIEMBRE DE 2019**

Siendo las diez horas con ocho minutos del martes tres de septiembre del año dos mil diecinueve, se instala la sesión ordinaria del Concejo del Distrito Metropolitano de Quito, bajo la presidencia del Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, con la asistencia de las siguientes señoras y señores concejales:

REGISTRO ASISTENCIA - INICIO SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. Sr. Bernardo Abad	✓	
2. Dr. René Bedón		✓
3. Mgs. Soledad Benítez	✓	
4. Sr. Juan Manuel Carrión	✓	
5. Sr. Omar Cevallos	✓	
6. Sra. Gissela Chalá		
7. Dr. Marco Collaguazo	✓	
8. Mgs. Luz Elena Coloma	✓	
9. Abg. Eduardo Del Pozo		✓
10. Mgs. Juan Carlos Fiallo		✓
11. Dr. Mario Granda		✓
12. Dr. Santiago Guarderas	✓	
13. Ing. Andrea Hidalgo	✓	
14. Mgs. Analía Ledesma	✓	
15. Abg. Fernando Morales	✓	
16. Sr. Orlando Núñez		✓
17. Lda. Blanca Paucar	✓	
18. Luis Reina		✓
19. Sr. Luis Robles	✓	
20. Mónica Sandoval	✓	
21. Dra. Brith Vaca	✓	
22. Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde Metropolitano	✓	

Además, asisten los siguientes funcionarios:

Dra. Natalia Recalde

Administradora General

Dunker Morales Vela

Procurador Metropolitano

Abg. Carlos Alomoto Rosales

Secretario General del Concejo
Metropolitano de Quito.

F
Acta de la sesión No. 020, ordinaria.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Buenos días a todo el público presente, buenos días a las señoras concejales, buenos días a los señores concejales, señor Secretario buenos días, a nuestra Administradora General, al señor Procurador muy buenos días, a todos quienes nos están siguiendo a través del internet, del streaming, del Facebook live, de las redes sociales; un abrazo cordialísimo a la ciudadanía a los hermanos quiteños que están en diferentes partes del mundo y que siguen también esta transmisión, a todos los ecuatorianos migrantes un abrazo fraterno. Señor Secretario por favor sírvase constatar el quórum reglamentario para instalar esta sesión.

Ab. Carlos Alomoto Rosales, Secretario General del Concejo: Muy buenos días señor Alcalde, muy buenos días a las miembros del Concejo Metropolitano de Quito, lo propio a la ciudadanía presente en la sala de sesiones.

Señor Alcalde, siendo las diez horas con ocho minutos del día martes 03 de septiembre del año 2019, me permito informar que se encuentran catorce concejales y concejalas presentes, con su presencia quince miembros del Concejo Metropolitano; por lo tanto, se cuenta con el quorum legal para instalar la sesión No. 020 Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Por favor señor Secretario, sírvase dar lectura al orden del día para el conocimiento y aprobación de los señores concejales.

Ab. Carlos Alomoto Rosales, Secretario General del Concejo: Con su autorización señor Alcalde, el orden del día es:

I. Himno a Quito;

II. Conocimiento y aprobación de las siguientes Actas:

2.1 Acta de la sesión No. 11 ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, de 23 de julio de 2019, reinstalada el 30 de julio de 2019.

2.2 Acta de la sesión No. 12 ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, de 30 de julio de 2019;

III. Conocimiento del memorando No. STHV-DMDU-2019-0013-M de 26 de agosto de 2019 y del oficio No. STHV-2019-0027-O de 29 de agosto de 2019, remitidos por la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, mediante los cuales informan al Concejo Metropolitano de Quito, el fallo del Jurado calificador del Premio al Ornato "Ciudad



de Quito" 2019, de conformidad con el art. II.3.62 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito;

- IV. Primer debate del proyecto de "Ordenanza Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 0209, tendiente a eliminar las intenciones viales aprobadas en el plan Parcial Calderón" (IC-O-CUS-2019-019); y,
- V. Conocimiento del Plan de restricción denominado "Hoy No Circula", de conformidad con lo previsto en el artículo IV.2.71 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito".

Hasta ahí el orden del día de la convocatoria señor Alcalde.

Ingresan a la sala de sesiones los concejales Dr. Mario Granda, y, Sr. Orlando Núñez, a las 10h11 (16 concejales)

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: En consideración señores concejales el orden del día.

Aprobado señor Secretario, por favor dé lectura al primer punto del orden del día.

Ab. Carlos Alomoto Rosales, Secretario General del Concejo: Con su autorización señor Alcalde, primer punto:

I. Himno a Quito

Ingresan a la sala de sesiones los concejales Sra. Gissela Chalá, Abg. Eduardo Del Pozo; y, Luis Reina, a las 10h13 (19 concejales)

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: ¡Viva Quito! Señor Secretario, por favor de lectura al siguiente punto del orden del día.

Ab. Carlos Alomoto Rosales, Secretario General del Concejo: Con su autorización señor Alcalde, segundo punto:

II. Conocimiento y aprobación de las siguientes Actas:

- 2.1. Acta de la sesión No. 11 ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, de 23 de julio de 2019, reinstalada el 30 de julio de 2019; y,**

2.2 Acta de la sesión No. 12 ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, de 30 de julio de 2019.

Al respecto señor Alcalde me permito informar a usted y a los miembros del Concejo Metropolitano de Quito, que han llegado observaciones del señor Vicealcalde, el concejal Santiago Guarderas, las que han sido procesadas, incorporadas en el acta No. 011; respecto al acta No. 12 no se han remitido observaciones, y en consideración de lo expuesto si a bien ustedes tienen se podrían votar por las dos actas de la sesión con los cambios incorporados, con las sugerencias del concejal Santiago Guarderas.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: ¿En consideración señores concejales las actas que están en el orden del día, de la sesión once ordinaria del Concejo Metropolitano; y, la sesión doce?

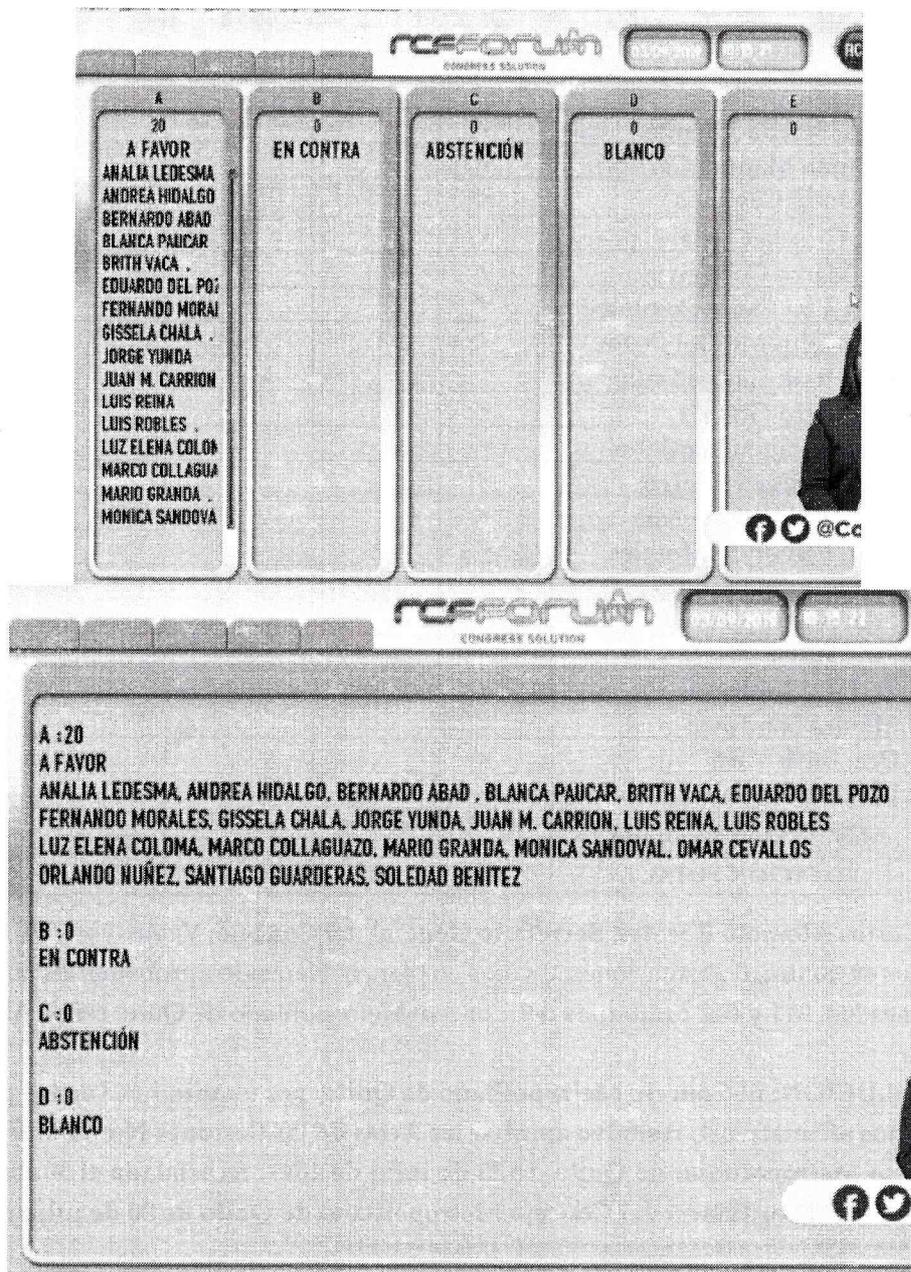
Tome votación señor Secretario.

Ab. Carlos Alomoto Rosales, Secretario General del Concejo: Con su autorización señor Alcalde, solicitamos de la forma más comedida al equipo informático que por favor ponga a disposición de los miembros del Concejo el sistema de votación.

Se pone en consideración de los miembros del Concejo Metropolitano de Quito las dos actas de la sesión No. 11 y de la sesión No. 12, las que han sido remitidas a los correos electrónicos de los miembros del Concejo a fin de que puedan votar las mismas.

Les solicitamos a los miembros del Concejo Metropolitano, por favor consignar su voto. Señor operador por favor presente los resultados.

A continuación se muestran las pantallas con la votación en mención:



NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	BLANCO	AUSENTE
1. Sr. Bernardo Abad	✓				
2. Dr. René Bedón					✓

3. Mgs. Soledad Benítez	✓				
4. Sr. Juan Manuel Carrión	✓				
5. Sr. Omar Cevallos	✓				
6. Sra. Gissela Chalá	✓				
7. Dr. Marco Collaguazo	✓				
8. Mgs. Luz Elena Coloma	✓				
9. Abg. Eduardo Del Pozo	✓				
10.Mgs. Juan Carlos Fiallo					✓
11.Dr. Mario Granda	✓				
12.Dr. Santiago Guarderas	✓				
13.Ing. Andrea Hidalgo	✓				
14.Mgs. Analía Ledesma	✓				
15.Abg. Fernando Morales	✓				
16.Sr. Orlando Núñez	✓				
17.Lda. Blanca Paucar	✓				
18.Luis Reina	✓				
19.Sr. Luis Robles	✓				
20.Mónica Sandoval	✓				
21.Dra. Brith Vaca	✓				
22.Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde Metropolitano	✓				
VOTACIÓN TOTAL	20	0	0	0	2

Ab. Carlos Alomoto Rosales, Secretario General del Concejo: Veinte votos afirmativos, 0 votos en contra, 0 abstenciones, 0 votos en blanco. Han sido aprobadas las actas de las sesiones No. 011 y 012 ordinarias del Concejo Metropolitano de Quito señor Alcalde.

RESOLUCIÓN: El Concejo Metropolitano de Quito, por unanimidad de los presentes (20 votos afirmativos), resuelve aprobar las Actas de las Sesiones No. 11 ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito de 23 de julio de 2019, reinstalada el 30 de julio de 2019; y, No. 12 ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito de 30 de julio de 2019.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Siguiente punto del orden del día señor Secretario.

Ab. Carlos Alomoto Rosales, Secretario General del Concejo: Con su autorización señor Alcalde:

III. Conocimiento del memorando No. STHV-DMDU-2019-0013-M de 26 de agosto de 2019 y del oficio No. STHV-2019-0027-O de 29 de agosto de 2019,



remitidos por la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, mediante los cuales informan al Concejo Metropolitano de Quito, el fallo del Jurado calificador del Premio al Ornato "Ciudad de Quito" 2019, de conformidad con el art. II.3.62 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

Al respecto señor Alcalde me permito informar a usted y a los miembros del Concejo Metropolitano que se encuentra presente la delegada del Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda, a fin de poder informar al Concejo respecto al punto del orden del día.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo, a las 10h16 (20 concejales)

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Por favor si es que puede informar al Concejo.

Arq. Viviana Figueroa, Funcionaria de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda: Buenos días señor Alcalde, señoras y señores concejales, autoridades presentes; es un honor para mí presentar el veredicto del Jurado calificador del premio al ornato "Ciudad de Quito".

Este premio se entrega a las obras arquitectónicas y urbanísticas que han contribuido con un aporte a la ciudad, en tal sentido, el jurado calificador conformado por: el arquitecto Fernando Zambrano, delegado del señor Alcalde; la Arq. Grace Yépez, asignada por la Comisión de Uso de Suelo de una terna que envió la Secretaria de Territorio Hábitat y Vivienda; y, la decana de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Arte de la Pontificia Universidad Católica, Arq. Silvia Jiménez. Son los tres jurados calificadores que han decidido este veredicto.

Es importante informar que en esta versión se han presentado veinte y ocho participantes, es un gran número, hemos retomado otra vez el apoyo de la ciudadanía en esta participación. De estos veinte y ocho participantes solo uno quedo descalificado por no haber cumplido con las características y los requisitos presentados por la Secretaría.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Dr. Rene Bedón, a las 10h21 (21 concejales)

En tal virtud se presentaron de la siguiente manera. Seis participantes en nuevas edificaciones destinadas a vivienda unifamiliar; ocho participantes para nuevas edificaciones o conjuntos destinados a vivienda multifamiliar; seis participantes para nuevas edificaciones o conjuntos destinados a usos diferentes a vivienda; en la categoría nuevas edificaciones o conjuntos destinados a equipamiento no hubo participantes; en la categoría intervenciones en edificaciones existentes ubicadas en zonas protegidas por el Distrito Metropolitano de Quito con cinco participantes; y, en la categoría obras urbanísticas con dos participantes.

Es importante mencionar que el jurado calificador realizó un baremo de evaluación con el fin de tener ciertos puntajes con las características de cada una de estas categorías, siendo así, en la categoría de nuevas edificaciones destinadas a usos diferentes de vivienda realizaron una sub división solo para la evaluación, debido a que se presentaron cuatro participantes con edificios de oficina y dos participantes en industria; siendo estas dos tipologías diferentes no se podía valorar de la misma manera y por tal motivo el jurado calificador decidió valorarle con diferentes características a cada uno de estos.

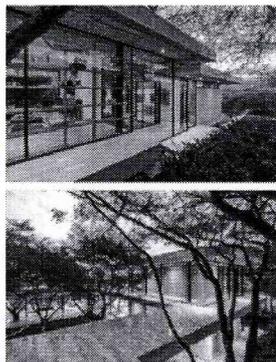
Procede con la explicación de la siguiente lámina:

NUEVAS EDIFICACIONES DESTINADAS A VIVIENDA UNIFAMILIAR

PREMIO AL ORNATO "CIUDAD DE QUITO" 2019

EDIFICIO: Casa Tacuri

PROYECTISTA: Arq. Gabriel Rivera



QUITO
grande ideas

A continuación les hago la presentación por tanto de los ganadores, en la categoría nuevas edificaciones destinadas a vivienda unifamiliar se otorgó el premio al edificio "Casa Tacuri" con el proyectista Gabriel Rivera Arquitectos. Este es un proyecto con



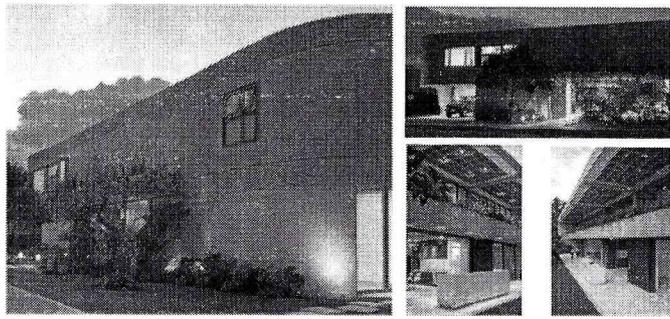
refrescante aporte a la tipología de vivienda en conjuntos residenciales, desde la espacialidad y la relación con los elementos del entorno, existe una búsqueda por contar con un recorrido sensorial remarcable, el uso del material así como la propuesta de uso de materiales reciclados como el acero, son importantes para señalar la re conceptualización del patio interior como un espacio organizador en la vivienda y el respeto a los elementos naturales existentes. En las imágenes podemos ver a la edificación que obtuvo este galardón.

Procede con la explicación de las siguientes láminas:

MENCIÓN DE HONOR

EDIFICIO: Casa Vera

PROYECTISTA: Arq. Felipe Escudero

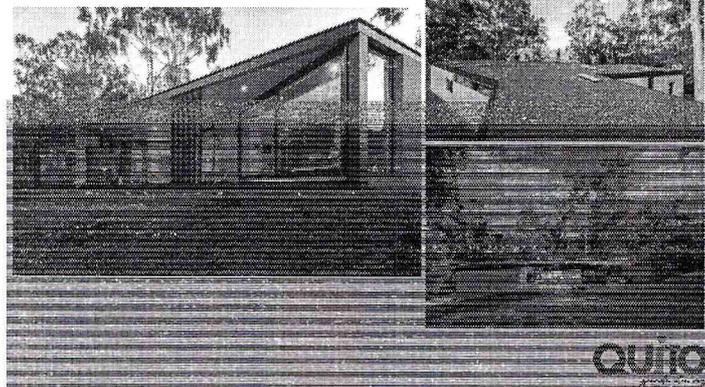


QUITO
arquitectura

MENCIÓN DE HONOR

EDIFICIO: Casa entre bosque

PROYECTISTA: Diez + Muller Arquitectos



QUITO
arquitectura

En esta misma categoría se otorgó mención de honor a dos viviendas, ya que tuvieron un puntaje similar, por tanto el jurado calificador decidió dar un empate. La primera mención de honor se entrega a la "Casa Vera" del proyectista arquitecto Felipe Escudero; y, la segunda mención de honor es para la "Casa Entre Bosque" de los proyectistas Diez + Muller.

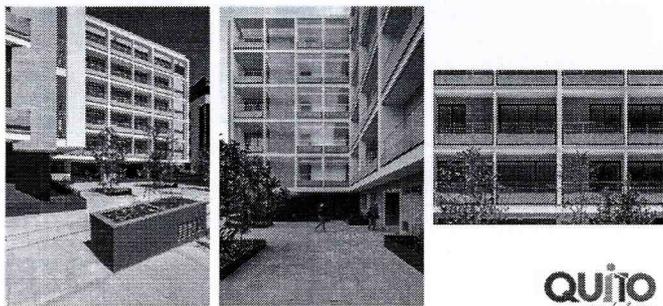
Procede con la explicación de la siguiente lámina:

NUEVAS EDIFICACIONES O CONJUNTOS DESTINADOS A VIVIENDA MULTIFAMILIAR

PREMIO AL ORNATO "CIUDAD DE QUITO" 2019

EDIFICIO: Zafiro

PROYECTISTA: Diez + Muller Arquitectos



En la siguiente categoría nuevas edificaciones o conjuntos destinados a vivienda, se otorga premio al ornato al edificio "Zafiro" de los proyectistas Diez + Muller Arquitectos, el jurado consideró este premio ya que hay una reflexión clara al contexto y un aporte al espacio público de la ciudad, con una propuesta que considera el uso y el encuentro de los habitantes del sector, es un ejemplo de sobriedad y simplicidad en el diseño interior con un manejo óptimo de la luz, una relación interesante con el paisaje y una arquitectura que aporta a la calidad de la oferta inmobiliaria por su diseño, manejo volumétrico y materialidad.

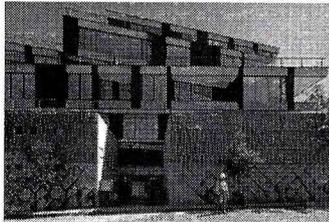
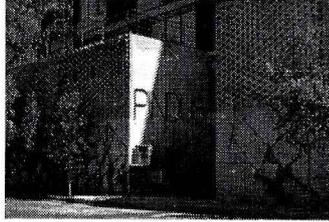
Procede con la explicación de la siguiente lámina:



MENCIÓN DE HONOR

EDIFICIO: PINDUS

PROYECTISTA: odD + arquitectura y urbanismo



QUITO
grande ciudad

En esta misma categoría se otorgó mención de honor al edificio "Pindus" de ODD + arquitectura y urbanismo, arquitecto Lucas Correa.

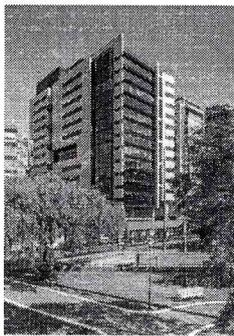
Procede con la explicación de la siguiente lámina:

**NUEVAS EDIFICACIONES O CONJUNTOS
DESTINADOS USO DIFERENTE A VIVIENDA**

PREMIO AL ORNATO "CIUDAD DE QUITO" 2019

EDIFICIO: Torre 6

PROYECTISTA: Diez + Muller Arquitectos



QUITO
grande ciudad

En la categoría "C", nuevas edificaciones o conjuntos destinados a usos diferentes de vivienda, se otorgó premio al ornato al "Edificio Torre 6" de los proyectistas Diez + Muller arquitectos, el edificio posee una remarcable propuesta urbana - arquitectónica aportando al espacio público, quinta fachada, imagen urbana del sector. El manejo del material mediante su calidad constructiva, es una contribución para las técnicas locales de construcción; propone soluciones reales a la movilidad alternativa desde sus

f

W

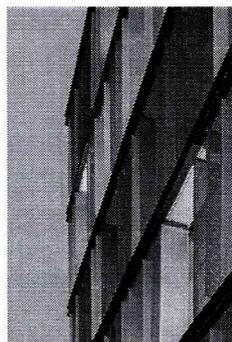
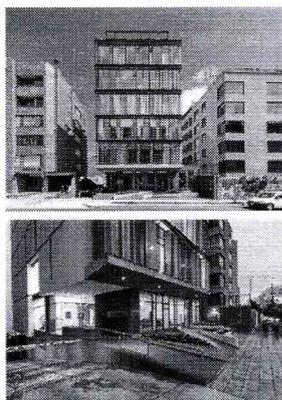
propuestas programáticas que incentiva el uso del transporte público; rescata además la tradición del uso del arte tanto en el espacio público como en su hall de acceso, que requirió un concurso artístico nacional; el tratamiento del techo ajardinado contribuye una solución del espacio verde de calidad para los usuarios del edificio, con uso de plantas endémicas y una propuesta paisajística de gran valor. Estos fueron los motivos por lo que el jurado otorgó premio al ornato en esta categoría.

Procede con la explicación de las siguientes láminas:

MENCIÓN DE HONOR

EDIFICIO: Cervino

PROYECTISTA: RVC arquitectos

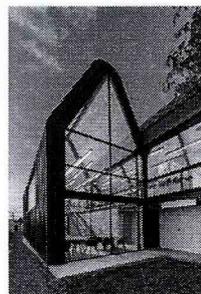
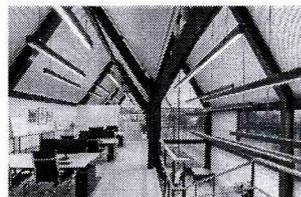


QUITO
grande ideas

MENCIÓN DE HONOR

EDIFICIO: Galpón La Holandesa

PROYECTISTA: Arq. Felipe Escudero



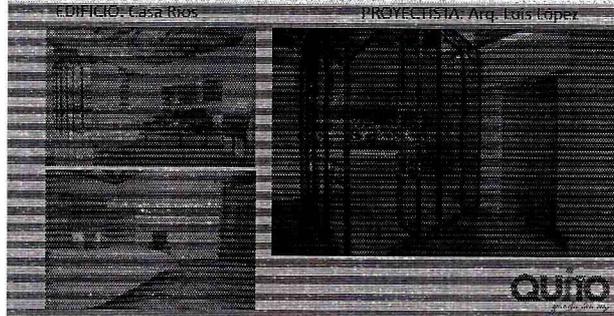
QUITO
grande ideas

En esta misma categoría se otorgó mención de honor también con un empate, primero al "Edificio Cervino" del proyectista RVC arquitectos; y, la mención de honor al "Edificio Galpón La Holandesa" del proyectista Felipe Escudero.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



INTERVENCIONES EN EDIFICACIONES
EXISTENTES UBICADAS EN ZONAS
PROTEGIDAS DEL DISTRITO METROPOLITANO
PREMIO AL ORNATO "CIUDAD DE QUITO" 2019



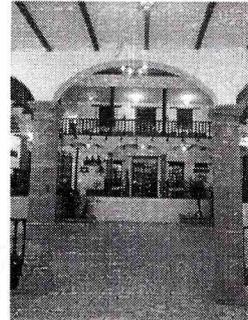
En la categoría "E", intervenciones en edificaciones existentes ubicadas en zonas protegidas del Distrito Metropolitano de Quito, se otorgó premio al ornato al "Edificio Casa Los Ríos" del proyectista arquitecto Luis López. La vivienda pone en valor su tipología en áreas patrimoniales, además contribuye a las técnicas constructivas mediante una interpretación de los materiales tradicionales de manera contemporánea, y con especial cuidado en el detalle constructivo.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

MENCIÓN DE HONOR

EDIFICIO: Residencia González Rivadeneira

PROYECTISTA: Arq. Kelvin Aguirre



QUITO
gran ciudad

En esta categoría el jurado calificador decidió también dar dos menciones de honor, y es importante recalcar que estas dos menciones de honor a más del aporte físico, formal y estético que dan las edificaciones, es un aporte social que se está dando en estas dos menciones de honor. La primera es el edificio de rehabilitación de la "Residencia González Rivadeneira", creo que todos se deben ubicar, está localizado en la Rocafuerte y Guayaquil esquina; este edificio durante muchos años funcionó como un prostíbulo,

en el cual los propietarios tuvieron muchos conflictos para poder relocalizar a la gente; por tal motivo, la recuperación de esta edificación es un aporte también social al sector.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Y, también se otorga una mención de honor a la recuperación de las lavanderías públicas "La Magdalena", el proyectista fue el Instituto Metropolitano de Patrimonio. Este también tiene un componente social debido a que el oficio se va a mantener, va a continuar funcionando las lavanderías como antes funcionaba; entonces, es una recuperación social también y de un oficio que se está perdiendo en la ciudad.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Finalmente, en la categoría "E" obras urbanísticas, el jurado calificador no decidió dar premio al ornato pero si una mención de honor al espacio público seguro "Parque 6 de Junio", realizado por la EPMMOP. El planteamiento urbano del parque aporta una



solución para un espacio público en desuso mediante metodologías de diseño participativo, consultivo para la prevención del crimen.

Estos son los cuatro ganadores del premio al ornato Ciudad de Quito, que el jurado calificador ha asignado, más las menciones de honor mencionadas.

El jurado calificador realizó además dos recomendaciones; la primera es que, las cuatro edificaciones que tienen este galardón, sean incluidas en el inventario de bienes inmuebles patrimoniales o de interés patrimonial del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por un período de cinco años como establece la Ordenanza.

Y la segunda recomendación que hace el jurado calificador, es debido a la variedad y cantidad de tipologías que existen en edificaciones en el Distrito Metropolitano de Quito, plantea una propuesta de reforma a la Ordenanza con el fin de incorporar nuevas categorías para ser evaluadas.

¿No sé si tienen alguna pregunta?, muchas gracias; esto es lo que corresponde al premio al ornato.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Tiene la palabra la señora concejala Andrea Hidalgo.

Concejala Ing. Andrea Hidalgo: Muy buenos días señor Alcalde, compañeras concejalas, compañeros concejales, a todos quienes están presentes hoy; a Radio Pacha quienes nos escuchan, y también los que nos ven por medios digitales.

Una consulta nada más ¿Quiénes nomás fueron considerados dentro de la participación de este concurso? Y específicamente, si es que también fue considerada la Cámara de la Industria de la Construcción para participar.

Arq. Viviana Figueroa, Funcionaria de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda: El concurso es público y los requisitos y las bases del concurso fueron publicadas en distintos medios, no se invita específicamente a participantes si no es público y el que desea participa.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Tiene la palabra la señora concejala Blanca Paucar.


Acta de la sesión No. 020, ordinaria.



Concejala Blanca Paucar: Muy buenos días Alcalde, compañeras concejales compañeros concejales, el público que nos siguen en redes y también por Radio Pacha; le voy a hacer propaganda nuevamente a Radio Pacha.

Sabe que revisando el expediente que nos envían, hubiésemos querido tener las fotografías anteriormente, y también hubiese sido pertinente que nos hagan conocer en cuáles son los sectores que están ubicadas, a la final este premio, este reconocimiento dicen durante cinco años y son patrimonios. En ese caso nosotros también queremos deleitarnos o la ciudadanía quiere deleitarse, valorando el trabajo que hacen los arquitectos. Una de las preguntas también que tengo es, bueno aquí hay tres premios, tres casas, tres proyectos de la misma persona, felicitarle y decirles también que ojalá vayamos trabajando en ese sentido de renovar y también de ir construyendo algo nuevo.

Uno de los temas que también me preocupa dentro de esto es, o recomiendo más bien, la creación de una nueva categoría de participación, bajo el tema de proyectos que contemplen la creación de vivienda social inclusiva; deben haber me imagino, y si no las hay construyámosle; y también, en la Ordenanza yo sé que hay que trabajar hay que modificarle, pero tiene que estar integrada estos temas específicos que son de vivienda social inclusiva.

Eso como petición.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Tiene la palabra la señora concejala Soledad Benítez, perdón, si puede responderle a la concejala Blanca Paucar por favor.

Arq. Viviana Figueroa, Funcionaria de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda: Bueno muchas gracias. Efectivamente, me faltó indicarles que en este premio al tener un gran número de edificaciones participantes, fue una satisfacción también para la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda que estos participantes estén en toda la ciudad, tuvimos participantes en el sur, centro, norte y en algunas parroquias del Distrito Metropolitano de Quito. Entonces, esto quiere decir que hay una mayor acogida por parte de los profesionales para la participación en el premio al ornato.

Respecto a los arquitectos que tienen dos premios y una mención, sí, efectivamente es un grupo de arquitectos jóvenes relativamente, que han participado casi siempre en este premio; hoy tuvo el jurado a bien otorgarles dos galardones y una mención.



Respecto a la vivienda social, es importante indicar también que en este premio tuvimos una participación de vivienda de interés social que fue en la Magdalena, lastimosamente para el jurado no cumplió con los requisitos adecuados para otorgarle una mención o un premio; sin embargo, sí hubo participación en este premio.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muy bien, tiene la palabra la señora concejala Soledad Benítez.

Concejala Mgs. Soledad Benítez: Muchas gracias Alcalde, buenos días con todas y con todos.

Sólo talvez como recomendaciones, hay justamente reiterando la recomendaciones del jurado, de hacer la modificatoria de la Ordenanza No. 069 que habría que trabajar en esa modificatoria y talvez incorporando los temas que la concejala Paucar plantea; pero también que en esa modificatoria se pueda considerar lo que dice la nueva Ley Orgánica de Cultura y su reglamento, que tal vez el jurado no lo tomo en cuenta, que es el artículo 23.60.

Lo otro Alcalde, a mí me complace el tema que haya ganado justamente entre otros, esa intervención del punto seguro; creo que podríamos algún rato como recomendar, yo ya le había dicho en la Comisión de Presupuesto eso de los "Ojos de Dios" a mi si me preocupa, no creo que debemos retroceder en derechos sino más bien avanzar, creo que es afectar justamente el tema de la privacidad. Pienso que como temas de seguridad deberíamos trabajar muchísimo en esto de la intervención integral de puntos seguros con la participación de la comunidad.

Hasta ahí Alcalde mi intervención, muchas gracias.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muchas gracias, tiene la palabra la señora concejala Luz Elena Coloma.

Concejala Mgs. Luz Elena Coloma: Buenos días a los asistentes, autoridades, señor Alcalde, compañeros.

Complemento lo que dice la concejala Soledad Benítez, es importante tomar en cuenta que la Ordenanza sobre el premio ornato, menciona que tiene que entrar a una lista de patrimonios durante cinco años para luego ser evaluada; sin embargo, con la nueva Ley

F
Acta de la sesión No. 020, ordinaria.

Página 17 de 94
WJ

Orgánica de Cultura eso ya no le compete al Municipio de Quito, eso le compete al Ministerio de Cultura, al Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, y no tiene esa modalidad, esa categoría o esa forma de que entre por un tiempo determinado y sea evaluado un bien.

De todas maneras tendríamos que hacer ese análisis también desde la Comisión de Áreas Históricas estamos en eso y en la reforma de la Ordenanza donde se puede tomar en cuenta, pero se puede analizar también que hayan restricciones por parte de la normativa municipal que nos atañe del uso de suelos, de los condicionamientos en el IRM, para que esas edificaciones premiadas durante cinco años al menos no puedan ser derrocadas, y me parece a mí, que debemos trabajar el tema de los incentivos también para ese tipo de edificaciones que están dentro del patrimonio.

Esa era la observación, y por supuesto felicitar de una convocatoria amplia, si se va a reformar me parece interesante tener categorías quizás más visibles sobre vivienda de interés social inclusivo y otros como espacios públicos también. Felicitaciones.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Queremos saludar también a las personas sordas que están siguiendo esta sesión a través de la lengua de señas.

Tiene la palabra el señor concejal René Bedón.

Concejal Dr. René Bedón: Muchas gracias señor Alcalde, muy buenos días con los señores concejales, con todo el público presente y con todos los ciudadanos que nos siguen por Facebook live.

Simplemente señor Alcalde para comentar a los señores concejales lo que se hizo en la Comisión de Suelo, no ha tenido ninguna injerencia en el concurso, la única atribución que tiene la Comisión de Uso de Suelo es nombrar de la terna que remite el Secretario de Territorio y se ha nombrado a la arquitecta Grace Yépez, que fue una de las integrantes de la terna de la Secretaría de Territorio en el seno de la Comisión de Uso de Suelo, y ninguna otra actuación ha tenido la Comisión de Uso de Suelo en este concurso; luego ha pasado ya el jurado a la Secretaría General quien ha remitido ya al seno de este Concejo.

Quería también dar lectura al artículo II.3.62 del Código Municipal que dice que:



“El jurado del concurso remitirá el fallo para conocimiento del Concejo Metropolitano conforme al cronograma que se fijará vía resolución administrativa, el fallo deberá contener la fundamentación de las razones de la decisión”

¿Por qué les hago la lectura de este texto? Porque entiendo que era práctica de los concejos metropolitanos anteriores, que el Concejo Metropolitano sea quien tome la decisión luego del jurado, entonces, les hago lectura del artículo para efectos de que el señor Procurador nos da un criterio sobre el asunto ¿Cómo debería proceder el Concejo?, ¿si simplemente tiene conocimiento?, ¿o se aprueba el tema como ocurría en concejos anteriores? Y de ahí retomo la palabra.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muy bien vamos a pedirle a nuestro Procurador que prepare esa respuesta.

Tiene la palabra el señor concejal Juan Manuel Carrión.

Concejal Sr. Juan Manuel Carrión: Gracias, buenos días señor Alcalde, compañeras concejalas, compañeros concejales, ciudadanía que nos sigue en este salón y a través de la transmisión de Pacha FM.

El veredicto del jurado abunda en razones técnicas que sustentan su decisión, en el caso de una de las edificaciones de la Torre 6, leo lo siguiente que me llama la atención positivamente, dice:

“El tratamiento del techo ajardinado contribuye con una solución de espacio verde de calidad para los usuarios del edificio, con uso de plantas endémicas y una propuesta paisajística de gran valor”

Yo quiero llamar la atención sobre el empleo de términos técnicos, cuando hacen referencia al uso de plantas endémicas creo que tiene que ser precisado o clarificado; endémico es un término que hace referencia a la distribución geográfica de un taxón determinado, en ese sentido, hay pocas plantas endémicas de la biota quiteña, podríamos hablar de plantas nativas seguramente, y entonces esas precisiones que son de carácter técnico creo que es necesario ponerlas en consideración del jurado para que el uso el lenguaje técnico sea absolutamente apropiado. Porque si es que han usado especies endémicas me gustaría saber ¿Cuáles son estas? Y si ese es el caso podría mencionarse ¿Cuáles son? Para que su uso se pueda popularizarse, pueda extender.

Nada más esa observación, gracias señor Alcalde.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias señor Concejal, tiene la palabra el señor concejal Luis Robles.

Concejal Sr. Luis Robles: Buenos días Alcalde, buenos días compañeros, buenos días a la sala.

Me parece importante los incentivos en tanto y cuanto pasan a ser patrimonio cultural de la humanidad y pasan a ser un hecho relevante, pero si sería bueno para los incentivos cuando se trata de patrimonios se los pueda elevar a un incentivo mayor, porque los patrimonios para algunos propietarios viene siendo un peso, viene siendo una carga no poder topar su vivienda, no poder cambiar el modelo; si no hay incentivos viene a convertirse en un reto, más bien a quererlo vender a querer deshacerse de este patrimonio; entonces, si sería bueno intentar ahí los incentivos de carácter llamativo para los propietarios.

En tanto también tenemos como patrimoniales y querer conservar sitios importantes como las quebradas, conozco una quebrada que es en el sur de Quito y es muy conservada, muy segura y bastante bien apoderada, creo que ese tipo de incentivos hay que seguirlos dando también a los patrimonios naturales de nuestra ciudad.

Eso de mi parte.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muchas gracias señor concejal, el señor Procurador que informe si amerita una votación, una resolución o un conocimiento.

Dunker Morales Vela, Procurador Metropolitano: Muchas gracias señor Alcalde, buenos días con todos.

Efectivamente, como decía el concejal Bedón y voy a dar lectura nuevamente a la norma, el Código Municipal, el artículo II.3.62, en el último inciso que se refiere al jurado del concurso dice:

“El jurado del concurso remitirá el fallo para conocimiento del Concejo Metropolitano de Quito conforme el cronograma que se fijara vía resolución administrativa, el fallo deberá contener la fundamentación de las razones de la decisión”



Creo que es relevante de la norma, primero, el hecho de que explícitamente establece que la remisión se produce para que el Concejo Metropolitano conozca de esa decisión, luego, me parece que también es importante recalcar la terminología que utiliza la norma porque se refiere a un fallo, es decir, a una decisión que es ya previamente adoptada por un jurado que es un tribunal que conoce en relación con el asunto de fondo.

En consecuencia, en función del texto de la norma, lo que correspondería señor Alcalde es que el Concejo Metropolitano de por conocido el fallo que se le ha notificado de parte del jurado del concurso.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muchas gracias señor Procurador, en ese sentido damos por conocido el tema y seguimos con el siguiente punto del orden del día.

Ab. Carlos Alomoto Rosales, Secretario General del Concejo: Con su autorización señor Alcalde:

IV. **Primer debate del proyecto de "Ordenanza Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 0209, tendiente a eliminar las intenciones viales aprobadas en el plan Parcial Calderón" (IC-O-CUS-2019-019).**

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Tiene la palabra el señor Concejal Rene Bedón.

Concejal Dr. René Bedón: Muchas gracias señor Alcalde. Primero que nada quiero referirme a un tema antes de entrar a explicarles sobre esta reforma a la Ordenanza.

A este trámite se le ha dado la urgencia que tienen otros trámites, hay muchísimos trámites represados en la Comisión de Uso de Suelo, recibimos de la Comisión de Uso de Suelo anterior 167 trámites pendientes y en este periodo han entrado 100 trámites adicionales, con lo cual la Comisión de Uso de Suelo está realizando un trabajo muy intenso, y solo quería indicarles que se le ha dado la prioridad necesaria a este tema.

Y no solo respecto a este tema sino respecto a todos los temas que tramitan en el Concejo Metropolitano la Comisión de Uso de Suelo, quiero indicarles señores concejales que la

Comisión de Uso de Suelo y la Presidencia, en ningún caso pide a los usuarios que hablen con los concejales, en ningún caso, y no va hacer la política de esta Comisión de Uso de Suelo indicarles que hablen con los concejales para obtener tal o determinada decisión en el Concejo Metropolitano, indicarles que esa va hacer la tónica, y si eventualmente necesitamos que los señores concejales conozcan de algún proyecto especial que tenga que ser tratado de forma prioritaria o de forma urgente, se les va a convocar a una mesa de trabajo como convocamos en el caso del PUOS para que estén presentes todos los concejales con sus asesores. Esto es simplemente es una mención en aras de la transparencia que tiene que haber en el manejo de los proyectos que se encuentran tramitando en la Comisión desde la Presidencia.

En segundo lugar, este tema ya refiriéndonos al asunto fue un tema que no fue pacifico en la Comisión de Uso de Suelo, se trata de..., ya va a explicarles técnicamente la Secretaría de Territorio, pero se trata de la eliminación de dos intenciones viales en la calle los Rosales y Jacarandá del sector El Carmen Bajo, y la colocación de unas escalinatas que van a servir a la población que están en la parte superior.

En la Comisión de Uso de Suelo, y eso es importante que sepan también, hubo voto favorable exclusivamente del señor Vicepresidente Eduardo Del Pozo; del concejal Juan Carlos Fiallo, y del suscrito Presidente, votando en contra el señor concejal Fernando Morales y con la no presencia del concejal Mario Granda; es importante un poco para evidenciar que este es un tema que no fue pacifico dentro de la Comisión, básicamente porque se había generado un IRM en base a un instrumento que pareció un poco extraño en el expediente, en el cual, un funcionario administrativo solicitaba la eliminación de las intenciones viales y luego ese mismo funcionario administrativo otorgaba el IRM, entonces, después de ese procedimiento los administrados se presentaron al Concejo Metropolitano para pedir la reforma del Plan Parcial Calderón, y ese es el trámite que precisamente nos trae a este primer debate del Plan Parcial Calderón, relativo al sector del Carmen Bajo.

Entonces, el argumento fundamental, y si quiero explicarles para efecto de esta asesoría que debe prestar y recomendaciones que debe presentar la Comisión de Uso de Suelo al Concejo Metropolitano, se tomó el voto de mayoría fundamentalmente porque los administrados tenían ya un permiso del IRM, y en base a ese permiso habían construido una piscina en donde estaban las líneas de intención vial, y más aún, en la otra calle se habían construido ya casas de un proyecto inmobiliario; con lo cual se hizo un análisis del Código Orgánico Administrativo y en función de que los administrados no pueden verse afectadas por las decisiones propias y los errores propios de la autoridad



administrativa, se tomó la decisión como les digo por mayoría de tres votos, la decisión de aprobar en primer debate y pasar para conocimiento del Concejo Metropolitano.

Un aspecto importante que sí me interesa recalcar, es que en las observaciones presentadas por concejal Santiago Guarderas, que establece que sería inviable el tema por no ser legal la ocupación pública en un bien privado; queríamos indicarles desde la Comisión de Uso de Suelo que ese fue un debate que se produjo con mucha fuerza, porque desde la Presidencia se manifestó que no se podía aprobar nada que no esté establecido legalmente, es decir, que no podríamos intervenir en un bien privado y darle uso públicos; sin embargo, el señor Secretario de Territorio nos informó sobre la norma que permitiría precisamente hacer esto, y nos indicó y ese fue el debate que se produjo en la primera sesión, y nos indicó que el artículo IV.6.96.- componentes y elementos del espacio público, establece en el numeral b) que:

“Constituyen componentes del espacio público los siguientes.- b) los bienes de propiedad privada destinados al uso público o que se vinculan al mismo para generar impacto visual, ambiental, entre otros”

Es decir, el propio Código tiene la categoría de bien de propiedad privada destinada al uso público, porque una de las preocupaciones sobre todo el concejal Fernando Morales, era que no exista las vías de comunicación necesarias para que las personas que habitan en la parte superior de donde está el proyecto habitacional, no tengan el acceso, y entonces, fue propuesta de los constructores para evitar ese problema construirles la escalinata, es una pendiente, ya explicará el señor Secretario de Territorio todos los aspectos técnicos, pero quería comentarles todos los aspectos que se han dado en el seno de la Comisión de Uso Suelo, y la Comisión de Uso de Suelo ha recomendado con estos tres votos, que se dé conocimiento en primer debate para luego seguir en el segundo debate incluyendo todos los aportes que los señores concejales puedan aportar.

Entonces, quisiera que por favor se dé la palabra a la Secretaría Territorio, para que informe sobre este proceso y nos muestre los mapas correspondientes.

Muchas gracias señor Alcalde.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Tiene la palabra la señora concejala Luz Elena Coloma.

Concejala Mgs. Luz Elena Coloma: Dos pequeñas reflexiones y quizás era pertinente después de escucharle, pero respecto a esa visita que recibimos en los despachos de personas que tienen sus trámites, como en el caso de este muchos años, por dos, digamos temas sencillos, en los que el administrado tiene una gran dosis de angustia; me parece muy correcto lo que dice el concejal pero creo que si tenemos que estar conscientes que es obedece justamente quizás a una práctica casi de peregrinación de los administrados para que sus temas sean tratados en el Concejo, y sin duda creo que ni siquiera es digno para ellos. En algunas ocasiones me ha pasado y les he dicho:

"No se preocupen, no tienen nada que explicarme, que convencerme, entiendo el tema y resolveré como deba ser, en el Concejo"

Pero sí es dramático, y yo no sé si es que puede ahí la Comisión de Uso de Suelo tener los soportes que necesite para poder ir evacuando estos temas que se van represando y que han heredado de manera represada.

En segundo término, creo que sí es muy importante cuando tratemos estos temas represados, poder tener una pequeña información adicional de quien lo expone, del tiempo que lleva tratando de resolverse, porque ese es un indicador importante.

Nada más, gracias.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Por favor como punto de orden tiene la palabra el señor concejal René Bedón.

Concejal Dr. René Bedón: Sí muchas gracias señor Alcalde. Sólo indicarles que efectivamente hay un montón de trámites y que los ciudadanos tienen derecho a acudir donde sus concejales a hacerlo, y no me refiero a este caso específicamente, me refiero al tema de que pueden explicar sus casos, pero especificar que en ningún caso la Comisión de Uso de Suelo va a pedirles que emitan el voto favorable por algún trámite, de ahí naturalmente tienen no sólo la obligación sino el derecho después el peregrinaje y el viacrucis que han sufrido muchos de estos ciudadanos de acudir a las Comisiones, y sí, decirles que vamos a poner también el tiempo que están tramitándose para que los señores concejales tengan conciencia de cuánto tiempo están los trámites, y vamos a seguir trabajando desde la Comisión de Uso de Suelo con el compromisos de los señores concejales, lo más arduamente posible para ir evacuando todos estos trámites pendientes.

Gracias señor Alcalde.



Asume la presidencia el concejal Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito, a las 10h50. (20 concejales)

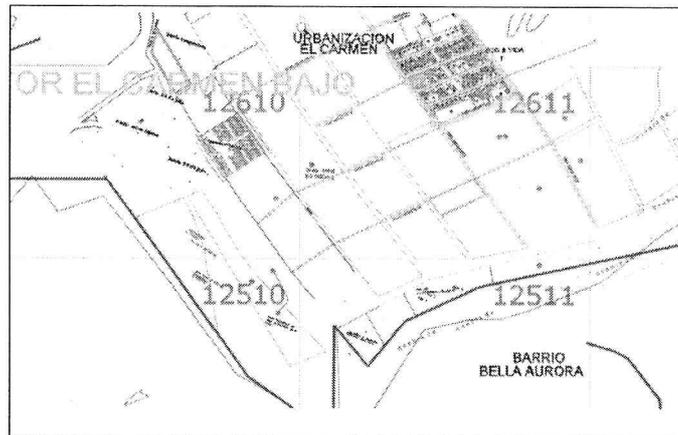
Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Por favor el delegado de la Secretaría, tenga la bondad.

Ing. Donny Aldean, Funcionario de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda:
Buenos días señor Alcalde, señores concejales, mi nombre es Donny Aldean, pertenezco a la Secretaría de Territorial Hábitat y Vivienda.

El tema que nos trae ahora es debido a un pedido de la arquitecta Sonia Costales representante de Inmocontacto, quien nos solicitó a nosotros como Secretaría dar la pertinencia de aprobar un trazado vial.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

PLAN PARCIAL CALDERÓN ORDENANZA 205



Cuando nosotros habíamos recibido este expediente nos habían pedido que aprobemos un trazado vial de una calle denominada "Los Rosales", llegó a la Secretaría y la calle Los Rosales; esta calle se llama la calle Los Rosales y esta se llama Jacarandá, de ahí en adelante voy a mencionar en ese sentido. Cuando llegó la aprobación del trazado vial de la calle que está en el lado sur, por así decirlo, nosotros emitimos un informe en el sentido de que esta calle técnicamente se apruebe, debido a que la diferencia de nivel entre esta calle y esta de acá era considerable, es decir, sobrepasaba la pendiente máxima que permite para una vía local ejecutarla, además que este lote solamente llega hasta aquí y acá ya hay otro lote; es decir, si nosotros afectábamos con este trazado vial este

remanente del predio obviamente iba a quedar inservible, nos hubiese tocado en realidad expropiar esta área también de acá. Además que esta vía de acá existe, está consolidada.

Nosotros emitimos un informe remitiéndole a la Administración Calderón diciéndole que piense y que analice bien esta propuesta, y si no más bien que la desplace a la colindancia de estos dos lotes de terreno, esa fue la recomendación en un inicio que hicimos. Estas líneas de intención cabe indicar que se aprobaron en el Plan Parcial Calderón, es un plan vial que en realidad Calderón lo acoge en su territorio y la prueba normalmente cada dos tres años dependiendo de cómo va consolidándose, y actualiza varias vías que en ellos en realidad en su jurisdicción creen conveniente para el sector. En este caso lo que no revisó la Administración Zonal Calderón que, al aprobar estas líneas de intención vial los señores de Imocontacto ya tenían una licencia aprobada, aquí existe una piscina que es semi olímpica es una estructura bastante grande, y además también si aquí existe una diferencia de nivel considerable acá es mucho más, ya vamos a ver unas fotografías.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

SOLICITUD DE MODIFICACIÓN
PLAN PARCIAL CALDERÓN ORDENANZA 205 EN PREDIO 247317



Entonces, ahí tenemos la calle Los Rosales, la que yo les había mencionado, y la calle Jacarandá. Al prolongar esta calle Jacarandá nos podemos dar cuenta que la piscina va a quedar totalmente, claro, la interrumpimos toca derrocar etcétera. Igual, los señores de Imocontacto también ya tienen un proyecto aprobado, es decir, actualmente ellos en el dos mil dieciocho obtuvieron ya una licencia, y ellos ya tienen aquí ejecutado un proyecto de viviendas, ellos ya tienen construcciones. Entonces, esa es la propuesta.



Nosotros como Secretaría de Territorio, que estas líneas de intención, una, no son técnicamente ejecutables, va a sobrepasar la pendiente; al igual que ésta de acá, la idea de esta Ordenanza de eliminar esto es debido a que como Secretaría Territorio nosotros tenemos pensado ejecutar un Plan Especial El Carmen Bajo, que ya está en la Comisión desde la administración anterior. En ella, la Secretaría de Movilidad cuando se analizó el Plan Especial El Carmen Bajo, la Secretaría de Movilidad ratificaron esta línea de intención y ellos dijeron, no, la línea intención tiene que ir porque obviamente es la ruta más corta para llegar de un punto a otro, no podemos quitar esta, necesitamos vías etcétera.

Entonces nosotros lo que propusimos es decir haber, es evidente que aquí necesitamos una vía, la de acá por último podemos sanar esto debido a que tenemos ya está calle de acá, y ya tenemos aquí edificaciones, cumplen con todo cumple, con licencias etcétera. Pero esto de aquí al no poder ser una vía carrosable una vía en realidad ya vehicular, no se podía ejecutar y propusimos generar aquí una escalinata, es lo que decía movilidad proponer una escalinata. Entonces, claro, también hay que indicar que si las líneas de intención se llegan a consolidar y aprobamos, este lote va a quedar dividido en tres cuerpos, lo que va a conllevar a que tenemos que hacer una sub división de hecho, y eso el proyecto a los señores en realidad se les complica bastante. Entonces, éstos fueron los argumentos, revisamos mucho acerca de este tema.

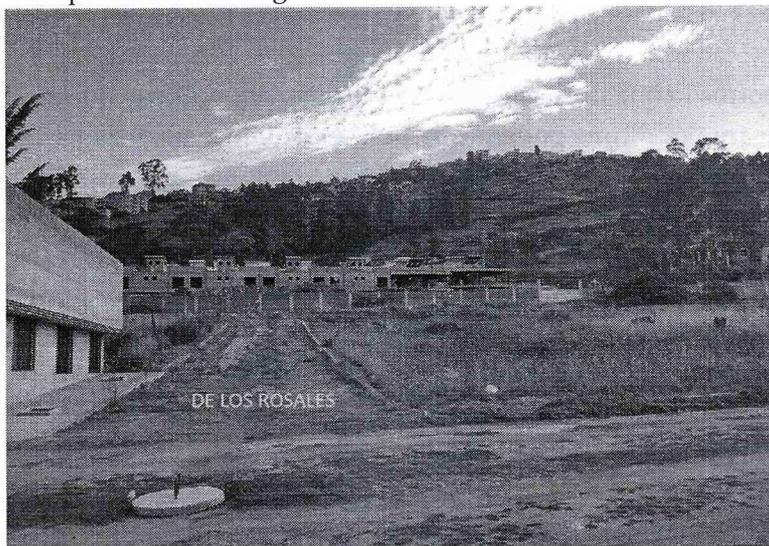
Procede con la explicación de la siguiente lámina:

- INTENCIONES VIALES INEJECUTABLES:
- VULNERAN DERECHOS ADQUIRIDOS
 - PENDIENTE SUPERIOR A LA TÉCNICAMENTE ACEPTABLE



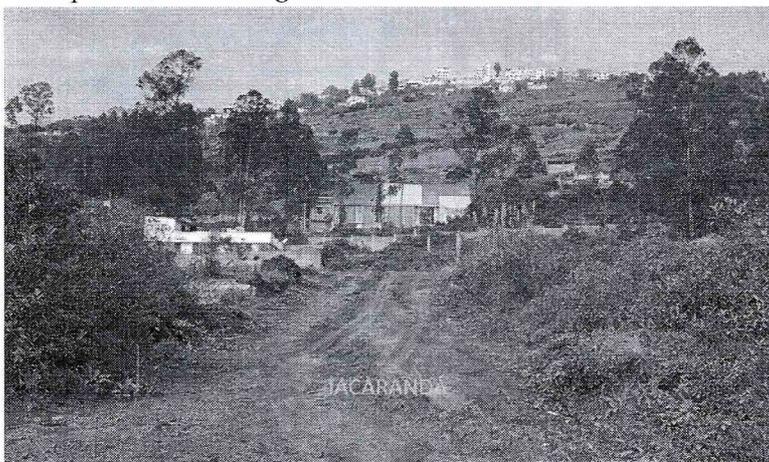
Vamos a ver algunas fotografías incluso del sector, miren esta así consolidado. La calle de Los Rosales en realidad aquí les afecta totalmente a estos predios, igual a la piscina semi olímpica ¿Si ven aquí la diferencia de nivel?

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Entonces bueno, las fotografías en realidad se explican solas. Esta es la calle Los Rosales así existe, miren están incluso las edificaciones, la prolongación ya les digo lo que conllevaría.

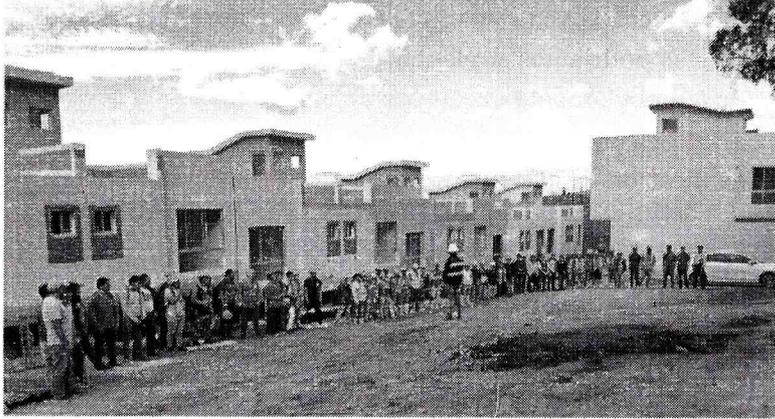
Procede con la explicación de la siguiente lámina:





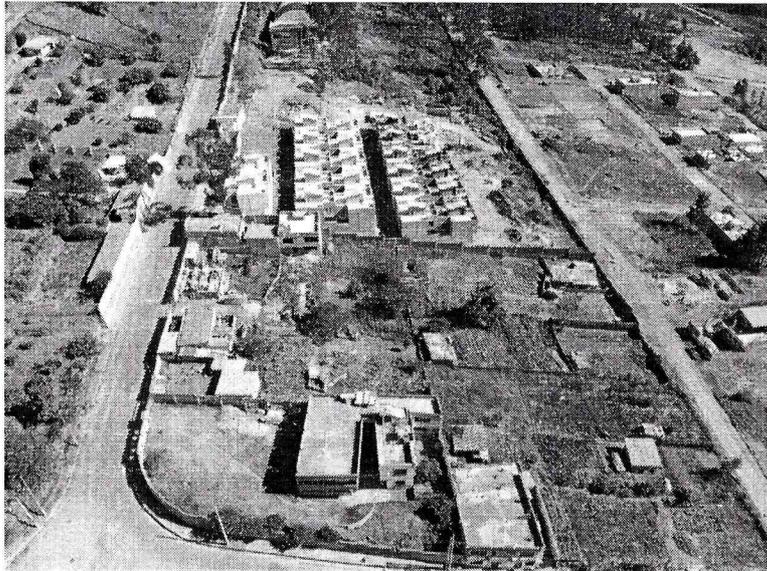
Esta es la calle Jacarandá, igual aquí al fondo vemos a la piscina.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Ellos son la gente que está trabajando ahí, en realidad es lo que decía la señora de Inmocontacto, la representante; que son algunas familias que trabajan allí en realidad, y que lamentablemente no han podido continuar con su proyecto porque al momento está paralizado hasta definir esto.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Esta es la situación actual, si ven esta es la calle, la que nosotros creemos que ya existe, al existir una de éstas podríamos suplantar ésta, y además la diferencia de nivel entre este punto y el de acá obviamente es considerable.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Esta es otra calle, que también aquí se la ve a la piscina, ustedes pueden ver.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

- ESCALINATA PROPUESTA



Esta es la propuesta de Inmocontacto, ellos dicen:



“Perfecto yo voy a generar, es necesario un escalinata, no nos oponemos a la vialidad del sector, no hay problema, nosotros vamos a dejar un escalinata, la vamos a dejar, va a ser de uso público pero obviamente va a estar bajo nuestra responsabilidad mantenerla, la construimos y todo eso con la finalidad de que ya no se imponga más”

Y los señores no tengan ya el problema que tienen. En realidad esto en nuestro parecer como Secretaría, fue en realidad un desacierto de la Administración Zona Calderón al prolongar estas vías donde ya existían licencias, existía ya todo; entonces claro están en un problema. Eso es en realidad lo técnicamente que nosotros como Secretaría y el criterio que nosotros mantenemos.

Es decir, eliminar esas líneas de intención y una vez que se ejecute el Plan Parcial El Carmen Bajo, que me imagino ya que lo tratarán en la Comisión de Suelo, esa escalinata va a quedar incorporada ahí.

Eso nada más.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias, tiene el uso de la palabra el concejal Fernando Morales.

Concejal Abg. Fernando Morales: Gracias, compañeras concejalas, compañeros concejales, señor Alcalde, distinguido público presente.

El señor concejal René Bedón, Presidente de la Comisión de Uso de Suelo hizo una exposición bastante completa de lo que fue las sesiones en las que tratamos este tema donde hubo discrepancias, pero discrepancias normales en el sentido de criterios, en ningún momento nosotros queremos perjudicar a los vecinos, lo que estamos buscando más bien es generar el orden de la mejor manera. Quiero mencionar puntos extremadamente sencillos.

Primero, la Ordenanza No.005 del Plan Parcial de Calderón, fue aprobada el veintitrés de enero del dos mil seis, es decir, ya existía intención vial desde el dos mil seis; luego hay un informe de la Administración Zonal Calderón firmado por el ingeniero Pablo Moncayo, Administrador Zonal encargado, del veinte de marzo del dos mil diecinueve, donde menciona que no es factible que se eliminen las vías. Hugo Chacón en territorio hace un informe favorable y Alfredo León, Secretario de Movilidad en mayo del dos mil diecinueve hace un informe desfavorable; luego hay un informe favorable de jurídico

diciendo que no ven motivo por el cual tal vez no se pueda dar permisos, es decir, existen informes que se contradicen unos con otros, existen criterios técnicos que se contradicen y sobre todo existe un Plan Parcial de Calderón aprobado en el dos mil seis.

No creo prudente y por ese motivo voté en contra, que un documento emitido por uno o dos funcionarios, en la norma esté jerárquicamente superior al Plan Parcial de Calderón o este superior al Concejo Metropolitano y se reforme ese Plan Parcial de Calderón. Si se va reformar el plan parcial tiene que ser dentro del seno del Concejo Metropolitano y no con informes que se contradicen unos con otros, ese fue el motivo por el cual yo voté en contra, y sin ninguna intención de perjudicar a los vecinos o a las personas que están construyendo ahí.

Es decir, existe un plan parcial, existe una normativa, tenemos que regirnos a la normativa; es un criterio y como el de todos es respetable.

Gracias Alcalde.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Concejal Eduardo Del Pozo.

Concejal Abg. Eduardo Del Pozo: Muchas gracias Santiago, muchas gracias compañeros concejales.

Los índices de desempleo que tenemos en nuestra ciudad realmente son alarmantes si es que los comparamos con otras ciudades importantes de nuestro país, estamos sobre los cinco puntos porcentuales de desempleo sobre la ciudad que nos sigue, que es Guayaquil. Y esto viene justamente ocasionando alguno de los otros inconvenientes que tenemos a lo largo y ancho del Distrito Metropolitano de Quito, vemos cómo el comercio informal se toma las calles, como hacemos esfuerzos sobre humanos como administración para tratar de controlar dicha informalidad ocasionada justamente porque la gente no tiene empleo, y paralelamente vemos como proyectos de construcción, como este que generan empleo, están justamente atrasados, enraizados en la burocracia municipal, enraizados en problemas a lo mejor no tan sencillos desde la perspectiva municipal, pero sencillos desde el ojo del ciudadano, y qué vemos como realmente los seguimos pateando, dilatando, poniendo obstáculos; cuando lo que tenemos que nosotros hacer como estrategia de desarrollo económico local, es realmente tratar de impulsar el desarrollo desde un eje central que es la construcción.



La construcción, el desarrollo de nuestro territorio es la herramienta principal que nosotros tenemos como órgano, como gobierno autónomo descentralizado para tratar de dinamizar la economía. Y tenemos que tener esto muy en claro mis queridos amigos y compañeros concejales, porque tenemos que tratar de destrabar tanto trámite que tiene ya años de por medio, tanta Ordenanza a veces que hace que se obstaculicen simples construcciones que ya cumplen con otras Ordenanzas.

Esperaba que hoy tratemos por ejemplo una Ordenanza que ya tiene todos los informes favorables, que ya hemos discutido en primer debate aquí en este Concejo Metropolitano no le hemos puesto ¿No sé por qué? Pero hay que generar, hay que tratar de poner estos temas en agenda porque hay que promover la inversión privada para tratar de desanudar este nudo crítico de la inversión privada que es la construcción que está en nuestras manos, lo demás no está en nuestras manos, lo demás es muy difícil, generar empleo desde aquí desde el gobierno municipal no es tan sencillo como parece, requiere un estrategia muchísimo más profunda, no parte por la creación de un banco de la ciudad, parte por ayudar dentro de nuestras competencias a quienes quieren impulsar el emprendimiento privado con la construcción por ejemplo.

Yo sí les conminó compañeros concejales a que éste sea uno de los primeros pasos tendientes a que dinamicemos la economía, a que impulsemos al sector inmobiliario, para hacer de éste Quito un Quito mucho más productivo, para salir de esta crisis económica que ocasiona muchísimos de los otros problemas, como la inseguridad, como el uso inadecuado del espacio público.

Los dueños de esta empresa que se encuentra aquí presentes ya han tenido que despedir a muchos de sus trabajadores porque ya llevan... ¿Cuántos años lleva este proyecto? Dos años lleva este proyecto trabado por un trámite burocrático de una falla de una Ordenanza, que ocasionó inclusive la suspensión de las licencias que ya venía teniendo esta constructora para desarrollar su proyecto inmobiliario en donde lo está desarrollando.

Entonces, en la Comisión de Suelo de la administración pasada encontramos la fórmula y el camino para tratar de hacer esto lo más expedito posible y no llegar al Plan de Ocupación y Uso de Suelo que trataremos el próximo año para desanudar este nudo crítico en este proyecto en particular, y es la reforma del Plan Parcial Calderón.

Avancemos y demos paso a que esto suceda porque vamos así a desanudar un pequeño pasito que sin duda alguna aportará en algo a la gran crisis económica que tenemos en nuestra ciudad mis queridos compañeros concejales.

Ojalá la próxima sesión podamos tener algunos de los temas pendientes que tenemos en Suelo de algunas urbanizaciones, aunque ya no debería ni siquiera pasar por Concejo Metropolitano, tenemos unos PUAES que ya están listos para ser tratados. Hagamos nuestro trabajo como corresponde para ayudar a la economía de nuestra ciudad.

Y este es uno de los primeros pasos que tenemos que dar para aunar en esos esfuerzos, que es de todo el país no solo es de este Concejo Metropolitano, nos compete a todos.

Muchísimas gracias.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Concejala Mónica Sandoval por favor.

Concejala Mónica Sandoval: Señor Alcalde, compañeros concejales, público que nos acompaña hoy.

Quiero intentar en este punto ser práctica, quisiera preguntar: ¿Tenemos recursos para ejecutar la vía? No, simplemente no, no es algo que yo me invente, pero nosotros tenemos en priorización de obras, cientos de vías que ya tienen aprobación y no tienen recursos para su ejecución.

Quiero comentarles compañeros concejales, que las intenciones de vías son ideas, entonces, le afectamos a un usuario con una idea; quiero que quizás, vivo en Quitumbe y hagan una vía directa a mi casa más rápido, no, entonces es una idea, y como es una idea que a mí se me ocurrió, entonces paso le afectó a un sin número de personas, y además eso no llega a ejecutarse, hay planes, hay vías con planificación ya aprobadas: La Perimetral Metropolitana, La Ruta Viva Tres ya con todos los informes pero ni un dólar para su ejecución, y le colocamos al usuario esta afectación en su línea de fábrica y ya no puede hacer nada, por la genial idea de un funcionario que dice que por ahí debe ir la vía. Insisto, las intenciones viales son ideas, las intenciones viales no son vías aprobadas.



Y partiendo de ese principio creo que la planificación de cualquier vía debe tener los estudios previos de viabilidad, ¿A qué me refiero con esto? Debe tener primero la certeza de que por ahí tiene que ir la vía; segundo, la posibilidad de su ejecución, es decir, que la EPMMOP o el mismo Municipio tengan los recursos para ejecutarlo, porque caso contrario queda ahí; y, la tercera es ¿Cómo le vamos a expropiar? Porque ya no hay la posibilidad en la norma que ceda el 5% del área de terreno de forma gratuita para el tema de vías, ahora hay que pagar el 100% de la expropiación ¿Cómo le vamos a pagar al ciudadano que está siendo doblemente afectado? Hay un problema real creo yo.

Lo primero que se tiene que hacer es saber ¿Si se cuenta con los recursos para ejecutar las vías?, ¿sí el Municipio cuenta con los recursos para su expropiación?, ¿si el Municipio en realidad va a ejecutar alguna vez esa planificación vial? Yo quiero comentarles más o menos que en una línea de tiempo las intenciones viales son ideas, que luego eventualmente pasen a la aprobación de la vía o sea la planificación, y luego finalmente después de un proceso de expropiación, que se asigne recursos para esa ejecución, recién ahí son vías existentes. Creo que aquí hay un castigo a los usuarios, a los ciudadanos, al imponerle ideas que quizás nunca se ejecuten señores concejales.

Concejal Bedón usted que está a cargo de la Comisión de Uso de Suelo, tiene la responsabilidad bajo sus hombros de corregir estas deficiencias, de alguna manera de la administración municipal, y que por fin dejemos de perjudicar a la ciudadanos imponiéndoles cosas que nunca el Municipio llega a ejecutar, llega a ser escandaloso incluso, en el caso de que se imponen usos de suelo de equipamiento en área privada, o sea, a mí mi casa me ponen de equipamiento ¿Cuándo van a hacer? Nunca ¿Y cómo así equipamiento?, ¿cuándo me van a expropiar? Jamás; y se imponen todavía esos usos de suelo sin el consentimiento de los ciudadanos.

Creo que aquí sinceremos ya nuestro PUOS, pongamos las vías que efectivamente vamos a ejecutar, las que sí hay posibilidad de realizarlas, las que hay que expropiar, y al resto por favor a los ciudadanos dejémosles en paz y dejémosles en uso y goce pleno de su propiedad.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Concejal Luis Reina tiene el uso de la palabra.

Concejal Luis Reina: Buenos días colegas todos y todas. Creo hay que hacer una actualización de las intenciones de vías en todo Quito, pensando en los dos actores

fundamentales: la necesidad de la ciudad; y, el goce, uso y usufructo de parte de los propietarios.

Cuando se hace las intenciones de vías se afecta a todo el predio, y no se puede disponer de todo el predio, inclusive y claro, hasta que se haga los estudios definitivos y se puede determinar por dónde mismo va la vía y se afecta a todo el predio; esto es una limitación del goce de uso y usufructo de la propiedad. Yo no digo que tampoco es que hay que anular toda la ciudad pero hay que ser lo suficientemente sensibles con las necesidades de la ciudad y con cada uno de los propietarios.

Creo que hay que actualizar y hay que buscar los mecanismos técnicos que permitan incorporar y actualizar, de tal manera, que en el IRM afecte estrictamente a lo que necesita la ciudad, que sea automático y que no se permita subjetividades, y después aparecen licencias cuando había afectación. Esto es complicado.

Ya sobre el particular creo que hay que hacer un banco de tierras también para vivienda popular y de interés de la ciudad, y creo que hay que hacer bancos populares para el manejo económico y la consolidación de utilización financiera local, que no se nos vaya, y no pensar el apertura trasnacional y libre flujo como propone la alianza del pacífico de los capitales, porque allí sí vamos a ver cómo nos va; creo que hay que hacer el banco de tierras y hay que hacer los bancos populares y no aportar a esos bancos que dan cabida a las grandes transnacionales del capital financiero.

Sobre este tema creo que es importante que se anexe los estudios técnicos de la factibilidad de este proyecto; o sea, de estas vías, no están entre los informes los estudios técnicos de que sí se requiere o no se requiere, yo estoy convencido de la exposición que acaban de hacer, que el declive no permite pero hay que adjuntarle a los informes.

Creo que hay que aprobarle esta Ordenanza, pero creo que también debe incorporarse una disposición general, porque aquí se ha dicho que han habido licencias que generan derechos a los constructores, hay derechos adquiridos por licencias otorgadas; creo que hay que aprobar la Ordenanza sin perjuicio, como consta en el informe, sin perjuicio de las investigaciones y sanción, de ser el caso, que deberán realizarse respecto de las actuaciones de los funcionarios y darle un plazo de no mayor a tres meses para que concluya estas investigaciones y se haga las sanciones del caso.



Hay unos errores en el punto cuatro del informe, hace referencia al Plan Especial El Carmen Bajo, es un proyecto, debe ser el Proyecto de Plan Especial Carmen Bajo, aún no existe.

Sobre el título me parece que hay que hacer algunas precisiones, porque refiere a que es una Ordenanza Metropolitana Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 209, sancionada, poner la fecha, el 05 de abril de 2018, que a su vez reformó las Ordenanzas Metropolitanas Nos. 05 y 016 del Plan Parcial de Calderón.

Y es importante que quede de manera muy expresa que, los costos de las escalinatas corren a cargo del proyectista, que quede de manera expresa; si bien es cierto los antecedentes son parte de la normativa creo que hay que hacer constar aquello.

Eso es cuánto puedo opinar sobre este proyecto, gracias.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Concejala Brith Vaca tiene la palabra.

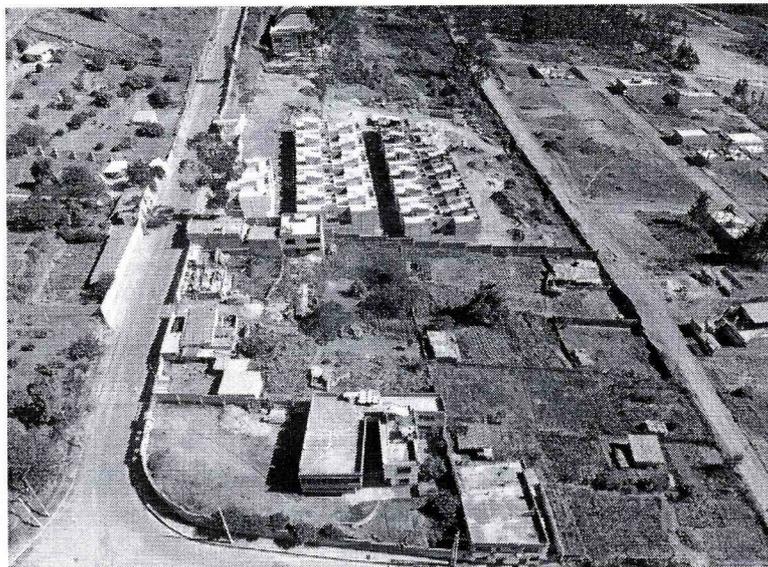
Concejala Dra. Brith Vaca: Buenos días con todos, compañeros concejales, ciudadanía presente que nos escuchan desde Pacha FM y los medios digitales.

Con respecto a este tema definitivamente debería haber un criterio técnico para justamente expresar estos trazados viales, estas intenciones de vías, y bueno, ya está una construcción en efecto; aquí hay dos cuestiones que a mí me inquietan y me preocupan, ¿Si hay un plan por qué se otorga? o ¿Quién otorgó esos permisos de construcción? Entonces, deberían haber ahí las respectivas sanciones, como lo expresó el concejal Morales, hay informes, unos a favor otros en contra, unos que aprueban otros que desaproveban; habría que hacer ese análisis profundo para determinar los responsables de esta de esta situación.

Ahora, como digo, yo voy al sitio, vamos al sitio con mi equipo; estimado René usted como Presidente de la Comisión, pedirles por favor a quién corresponda, a la entidad que mi emite estos informes que pongan bien las calles, que pongan bien los nombres y las direcciones exactas, porque puede ser por eso que hay una confusión o un error y se producen todos estos malos entendidos.

Si me permite ¿Pueden poner en la foto donde se ve la construcción? Para poder explicar.

Procede con su intervención, haciendo referencia a la siguiente lámina:



Ahí vemos una calle de tierra, esa es la que da a la parte de atrás del conjunto Carmen Amelia, esa calle se llama Francisco Robles García no Camilo Ponce como nos ponen en el informe, y la calle de acá que ustedes ven pavimentada o adoquinada, esa es la calle De Los Olivos, no la calle Tres de Mayo como esta apuesta aquí. Entonces, no sé si por estos errores de no poner adecuadamente las direcciones como corresponde, se generan este tipo de confusiones. Esa es mi inquietud mí estimado René.

Y con respecto a la escalinata siempre consideramos que si es necesario, hay otra escalinata más de allá pero es una distancia considerable, y si es necesario que haya estas vías de desfogue para justamente poder dar esta viabilidad y movilidad a la ciudadanía. Si bien es cierto en este momento no está tan poblado, pero sabemos que la zona de Calderón es una zona de más alta población que ha empezado su proceso poblacional desde el 2000 en específico. Entonces, sí haría falta esa escalinatas, pero vuelvo y repito, sí hay que hacer estos análisis, no sé si lo hacen desde la Comisión o si lo embandera el compañero concejal Morales de hacer esta investigación de ¿Qué pasó? Y que se establezcan los responsables de estas situaciones.



Estamos viendo que hay una serie de inconsistencias, una serie de errores en diferentes situaciones que estamos viendo pero no hay sanciones, no hay responsables; entonces, si no se establecen los responsables, ya lo que hicieron las administraciones anteriores están ahí, los errores, las cuestiones, las situaciones; pero creo que eso también es nuestra responsabilidad de determinar esto responsables, y si es que están todavía vinculados al Municipio que hayan las sanciones correspondientes, y si no, pues emitir a la Contraloría para que hayan esas sanciones, si no se queda esto netamente en el discurso y no hacemos nada. Eso como uno de los puntos.

Y el otro punto, por favor a usted delegado, encargado, revisen bien las direcciones; todas las veces que me he ido a ver algo pasa, no encontramos, no dan las direcciones, yo me entero por la vecina que asoma por ahí preguntando, tanteando el terreno cuál sahueso, y ahí llegamos a los lugares; por favor, creo que esa es la función de ustedes como Secretaría de Territorio, conocer el territorio y darnos las ubicaciones correspondientes.

Hasta aquí mi intervención.

Sale de la sala de sesiones la concejala Sra. Gissela Chalá, a las 11h19 (19 concejales)

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:

Tengo registrado el concejal Bedón y luego el concejal Morales, pero primero hay concejales que no les hemos escuchado; así que primero demos paso a los concejales y finalmente les doy el uso de la palabra.

Concejala Andrea Hidalgo tiene el uso de la palabra.

Concejala Ing. Andrea Hidalgo: Gracias señor Alcalde. Realmente a mí me surgen algunas dudas, como por ejemplo lo que mencionaba el concejal Morales ¿Quién y cómo emitieron la licencia? Si bien es cierto las líneas de intención pueden estar aprobadas, eso ya marca que los funcionarios no pueden emitir licencias de construcción en esos predios afectando de esta manera a los predios, como comentaba la concejala Sandoval.

Creo que es importante que desde la municipalidad, si bien es cierto se planifique como ciudad cuáles van a ser las diferentes líneas intención en temas de trazados viales, pero también es importante que los predios no queden bloqueados, queden limitados los


Acta de la sesión No. 020, ordinaria.



ciudadanos a no poder hacer absolutamente nada en los predios; creo que es importante que estas líneas de intención sean subidas además a un sistema donde puede acceder la ciudadanía, y no donde actualmente hoy el ciudadano necesita hacer la solicitud de un replanteo vial para conocer cuáles son las vías que están afectando su predio, lo cual vuelve vulnerable el hecho de la información que se está otorgando al ciudadano; porque he escuchado que ha habido muchos casos en los cuales le entregan una información y después esta borrada la vía, ya no existe la línea intención, o se modificó la línea de intención, no existe información clara emitida por la municipalidad hacia el ciudadano, no existe una respuesta eficiente en tiempos en los cuales el ciudadano puede obtener su replanteo vial para determinar cuáles son las afectaciones que tiene cada uno de los predios, creo que es importante.

En ese sentido a mí me preocupa, la verdad, ¿Cómo se emitieron las licencias teniendo estas líneas de afectación? Si es que estaba de esta manera como le explica el concejal Morales, más allá de todo lo que se vaya o no a aprobar dentro del Concejo, creo que es importante seguir una investigación de ¿Cómo se emitieron estas licencias? Porque este es uno de muchos casos que se pueden dar dentro de la emisión de las licencias y que no cumplen con los requisitos para que existan de esta manera procesos realmente legítimos para la emisión de estas licencias.

Creo que es importante en ese sentido además que se determine en campo ¿Cuál es la planificación del desarrollo vial de la ciudad? Considero que en muchos de los casos son planificaciones únicamente con la fotografía satelital, únicamente viéndolo desde el escritorio, y no se ve la realidades de consolidación de los diferentes sectores para determinar ¿Cuál debe ser la planificación real?, por temas de expropiación, por temas de la realidades territoriales que vivimos dentro de la ciudad; creo que es importante que en este caso se verifiquen, porque si es que finalmente las licencias fueron emitidas posterior a la aprobación de estas líneas de intención, el Municipio cuando decida expropiar no tiene por qué cubrir la expropiación de las construcciones, por ejemplo, cuando ya existe una línea de intención el Municipio no está en la obligación de reconocer las construcciones que están en la vía planificada, en el trazado proyectado, sino que eso ya corre a cuenta del usuario que hizo en conocimiento de que existía esa planificación vial.

Eso nada más, gracias señor Alcalde.



Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Concejal Juan Carlos Fiallo tiene el uso de la palabra.

Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo: Gracias señor Vicealcalde, saludos señoras concejales, señores concejales, público presente.

Cuando se planifica desde el escritorio sin analizar la factibilidad real en el terreno se producen estos hechos, porque una vía con todas las limitaciones que daba el territorio, con la pendiente que sobrepasaba según los técnicos más allá del 35% y una pared que le hacía inviable hacer la vía, es cuando se producen estos errores, cuando los técnicos lo hacen desde el escritorio y no lo hacen viendo la factibilidad real, y ahí se producen los conflictos entonces con la ciudadanía. Por eso es que primero cuando estuvimos en la Comisión de Uso de Suelo, se analizó que técnicamente estas vías eran inviables, no se podían hacer, porque simplemente la pendiente era tan fuerte que esto era inviable. Entonces, uno de los hechos que primero se analizó es técnicamente que no se podía hacer, falla del que planificó, del que hizo la intención, era que se ensucie los zapatitos y nos hubiéramos evitado todo este problema por algunos años.

No se respetan las construcciones existentes, porque la piscina ya estaba planificada antes de que se haga la vía y posteriormente se comienza a construir el resto del conjunto, por lo tanto, debemos también aprender a respetar las inversiones que hacen los diferentes empresarios aquí en la ciudad, para que generen algo que Quito necesita, necesita trabajo, necesita que se respeten las inversiones y necesitamos dar una estabilidad jurídica también a las empresas para que puedan invertir en las mejores condiciones; por lo tanto, no podemos hacer que los ciudadanos sufran el drama de ver que se les apruebe sus proyectos durante años, irrespetando completamente la posibilidad que tienen de querer generar inversiones, de querer generar trabajo, y es la institución municipal la que debería promover porque también se beneficia de eso, la que pone todas las trabas posibles y a cada solución ponen un problema, y entonces, nosotros tenemos que ver cómo tenemos que llevar a que esto se dé de una mejor manera.

Recordemos ahora que tenemos la Ley de Optimización de Eficiencia de Trámites Administrativos, lo que hace que esto se vuelva como un eje transversal a todo lo que tiene que pasar la ciudadanía, es decir, tenemos que darle todo el apoyo y tenemos que darle también todas las facilidades para que estos trámites se produzcan en el menor tiempo posible, al fin y al cabo salimos beneficiados los dos, tanto el ciudadano como la

institución y la ciudad por supuesto. Se debe respetar al ciudadano, no se puede ir en contra y tampoco se puede tener aquí el poder del burócrata, el burócrata tiene que entender que es un servidor público, y como servidor está al servicio de toda la ciudadanía; cuándo entenderemos que no es desde el poder del escritorio lo que vamos hacer que cambien las situaciones de la ciudad, primero cambiemos la mentalidad, y que el burócrata sea el servidor público que necesitamos para que esta ciudad se vuelva eficiente señor Vicealcalde.

Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, a las 11h25 (18 concejales)

También debemos incentivar a las inversiones que generan trabajo, y uno de los puntos fundamentales para que esto se dé, es que generemos las condiciones para que estas se den en las mejores condiciones, es cierto que decían por aquí que es muy difícil desde la institucionalidad generar directamente puestos de trabajo, bueno pero si podemos generar las condiciones para que esto se dé, y también podemos generar vivienda popular, dentro de los polígonos establecidos donde ya existe una infraestructura consolidada de la ciudad sí podemos generar vivienda ahí, para que los sectores más deprimidos económicamente de la sociedad también pueden beneficiarse de la plusvalía que estos generan.

Por lo tanto señor Vicealcalde y para terminar mi intervención, apoyemos a que las inversiones se den, apoyemos a que los proyectos se aprueben en el menor tiempo posible, no seamos causa del conflicto, no generemos nosotros el conflicto, apoyemos a todas las personas que desean que sus inversiones generen puestos de trabajo en la ciudad, y que la institucionalidad también comprenda que eso le beneficia a la misma.

Gracias señor Vicealcalde.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Tiene el uso de la palabra el concejal Luis Robles.

Concejal Sr. Luis Robles: Gracias. La verdad es que se topa con temas muy álgidos y muy de fondo, creo que todos debemos estar al tanto de por qué se dan estas situaciones, por qué se dan este tipo de problemas, se dan porque un trazado vial para la ciudad de Quito tenemos actualizado al año 1991, todo lo demás de ahí para acá son parches.



Cada aprobación de un conjunto, de un lote de terreno es de lote en lote, y desde ahí comienza el despelote de la ciudad; entonces, si en verdad queremos ayudar a nuestra ciudad tenemos que planificar por lo menos de aquí a dos años, una intervención y hacer un levantamiento de lo que es Quito en su integridad, un levantamiento íntegro de las vías, levantamiento de lo que es Quito en total. Y ese levantamiento nos permitirá tener respuestas ágiles a lo que es las solicitudes de los usuarios para los permisos, para los trazados viales, automatizado; y ahí viene el primer problema entonces, si no tenemos de dónde sacar la información por más buenos que sean los trabajadores, en este caso como dijo el concejal Fiallo, la burocracia necesita también de herramientas técnicas...

Asume la presidencia el Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, a las 11h30 (19 concejales).

Gracias por llegar señor Alcalde, estamos en un punto álgido, donde la ciudad les decía tenemos en nuestro plan vial, o sea, Quito entero actualizado a 1991, hace veintiocho años, eso significa que todo lo que tengamos es remiendo de ahí en adelante, y para ello entonces invertir en un levantamiento general de toda la ciudad es importante, claro, se va a demorar por lo menos un tiempo, pero de ahí tendremos respuestas inmediatas a los usuarios y si a eso le sumamos lo que decíamos en la reunión anterior, una unificación de los lenguajes tecnológicos de aquí del Municipio; es decir, que el Registro de la Propiedad tenga el mismo lenguaje de todas las instituciones que tienen que ver con el uso del suelo; eso significará también otra inversión, de catorce lenguajes bajar a uno solo y eso significa entonces que en los trámites que demoran de ocho a doce meses, o a veces más, bajen a ocho días y esa es la intención, o sea, generar las condiciones para que las constructoras, los promotores inmobiliarios puedan invertir en la ciudad y que no solamente para aprobar su proyecto pase más de año, y eso desestimula y totalmente manda a la quiebra muchos de los constructores que ya han intentado hacer obras aquí para el servicio de vivienda.

Entonces desde mi parte, si no se invierte de forma ya responsable en levantar una ciudad tal como la es, y no podemos decir que estamos al día, estamos a punto remiendo, entonces estamos sumamente atrasados; eso generará también una respuesta positiva que los que generan empleo podrán generar más construcción, y eso significará empleo para las personas que ahora trabajan en construcción y están paradas.

Respecto al tema de hoy conozco bastante de cerca El Carmen Bajo y es evidente, es obvio que quién se imaginó esa vía, quién hizo esa intención vial no fue allá, y desde el satélite no se puede ver cuán pendiente es la subida, entonces, si una intención vial se la


Acta de la sesión No. 020, ordinaria.



hace desde el escritorio no se la puede mantener; creo que hay que aprobar el primer debate, dar por conocido manteniendo la realidad que plantea el promotor inmobiliario, que dice que se soluciona con una escalinata, es lo más lógico, en ese territorio lo más probable es una escalinata. Lo otro, una vía que suba en esa pendiente es muy difícil, entonces, sí se planifica como decía otra vez el concejal Fiallo "desde el escritorio", no se puede desde ahí ver qué tan pendiente es donde se proyecta una vía. Una escalinata viene muy bien ahí, ya hay inversión privada, no pueden seguir los trabajadores esperando una resolución nuestra, aprobemos lo más pronto posible y las formalidades acá internas, si el Municipio se equivoca haciendo informes erróneos que los informes mismo le caigan sobre quien erró, no podemos decir tampoco que los funcionarios se equivocan y no pasa nada, entonces, si hay informes fallidos pues tienen que ser sancionados.

Y generemos empleo Alcalde, hagamos de esta ciudad, una ciudad moderna, invirtiendo, y eso no te va a hacer de la noche a la mañana, eso se va a hacer con inversión, había hecho referencia a lo que se requiere para nuestra ciudad, es algo de fondo no es cualquier cosa, y si seguimos parchando así como estamos no dejaremos mayor herencia para una ciudad moderna.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muchas gracias la intervención del señor concejal Luis Robles. Nada más que tuvimos que ausentarnos unos minutos para recibir a los señores alcaldes de los cantones aledaños con temas que tiene que ver con la movilidad y el transporte intercantonal.

Tiene la palabra el señor de concejal Bernardo Abad.

Concejal Sr. Bernardo Abad: Muchísimas gracias señor Alcalde, buenos días a todos, damas y caballeros.

Hace unas semanas tocando un tema parecido, la señora concejala Mónica Sandoval dijo una frase que yo la voy a repetir:

"Pedirles disculpas a los promotores por haber aguantado tanto tiempo con inversiones, con dinero que han estado poniendo ahí para que algo se dé, algo que genera vivienda y algo que genera empleo"



Y lo que nos convoca señor Alcalde, señores concejales; nosotros estamos en un punto en el cual buscamos reformar una Ordenanza para cambiar las intenciones viales. En la práctica, hay un lote de terreno, un predio, en el que hay a medio construir varias decenas de viviendas, hay una piscina, y lo que se busca es que esas intenciones viales que está yendo a cruzar o están puestas para cruzarse en parte de las viviendas construidas o la piscina, no se ha hecho, es práctico, es real, listo, no creo que haya que darse muchas vueltas, hay que aprobar este tipo de cosas porque ya está ahí, asentado, están construidas las viviendas, está concluida una piscina.

¿Qué quien fue el responsable? Bueno definámoslo, pero aprobemos esto para que los inversionistas y los promotores puedan seguir con este proyecto que le está costando mucho dinero, que está yendo a generar empleo y está obviamente generando algo que es también algo muy importante para la ciudad que es vivienda; si bien no es de interés social exactamente, pero sí la clase media también tiene derecho a tener vivienda. Así que, es básicamente eso.

En la práctica hay algo que ya está asentado, hay algo que está construido, hay algo que hay que reformar para que continúe la construcción, que no sea una cosa que desaliente a los promotores, a estos y a los futuros; porque como decía el concejal Fiallo, por favor, motivemos a que haya construcción en Quito, motivemos a que haya empleo en Quito, motivemos a que haya obviamente un reactivarse de la economía, y siempre la construcción va a ser el mejor reactivador de economía; demos la seguridad jurídica, demos la seguridad administrativa para que esto funcione. Simplemente eso.

Y decir obviamente que, en este caso que es primer debate yo apoyo completamente esto René, realmente es un asunto técnico lo que ustedes han realizado, y tu hablabas al principio de un detalle, que han ido a visitarnos los señores promotores, la verdad es que me parece bien, no por un asunto de que se involucre o que puede afectar en la Comisión de Uso de Suelo, sino que la única forma que entendemos ciertas cosas y vemos además, cómo estos señores vinieron y se reunieron en mi oficina también; la desesperación, ya invierten dinero pero el Municipio no les responde.

Creo que más bien es muy buena cosa y te felicito René y a la Comisión de Uso de Suelo, porque todos estos proyectos que están represados están siendo nuevamente activados por la Presidencia de la Comisión de Uso de Suelo.

Eso nada más señor Alcalde.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Tiene la palabra el señor concejal Omar Cevallos.

Concejal Sr. Omar Cevallos: Gracias señor Alcalde. Siempre estos temas son complejos y todos los concejales tenemos nuestras ideas, yo solamente como es un punto de conocimiento en esta sesión creo que hay que advertir y recomendar que no se puede legislar bajo hechos consumados, no es posible que nosotros nos sentemos a reformar la Ordenanza cuando ya las construcciones están hechas, es al revés señor Alcalde, hay que aprobar primero la Ordenanza, discutir sobre las intenciones de vía, si es que es necesario o no es necesario, o si hay los recursos o no hay los recursos para ejecutar esas vías, y luego de que se decida si se hace o no se hace; pues entonces ahí tendrá que hacerse las debidas reformas a la Ordenanza, y luego las debidas licencias. Acá se ha actuado al revés señor Alcalde, y se ha actuado al revés incluso iniciando desde el estudio de intención de vía, ahora nos dicen que la pendiente de una calle a la otra calle es casi el 35%, eso es una muralla, en una vía es una muralla, pero ¿Dónde está la gente que planificó?, ¿dónde está la gente que planteó la intención de vía? Ahí hay una responsabilidad, una responsabilidad que debe ser identificada de parte de quién es; pero ya se cometió un error y se creó la Ordenanza así de este Plan, y obviamente eso había que respetarle, o había que reformarle; sin embargo, teniendo esta Ordenanza se genera licencias de construcción y eso es lo grave señor Alcalde, cuidado estemos abriendo la puerta para que sea ésta la norma, que hagamos nomás las cosas que queramos hacer en la ciudad y luego ya en el Concejo nos han de aprobar, creo que esa no es la forma.

Creo que una vez que se conozca esto la Comisión de Suelo debería hacer una especie de transitoria o algo por estilo, que en esta ocasión por excepción o por algo se puede aprobar esta Ordenanza pero no creo que nosotros debamos invocar al tema del desempleo, al tema de economía popular, al tema de todas las intenciones sociales que podamos tener los concejales, para que el desorden impere en la ciudad. Lo fundamental de una ciudad es la planificación, si es que la planificación hicieron mal la intención de vía, eso resolvamos primero antes de comenzar a dar las licencias de construcción.

Creo señor Alcalde como es primer debate se debe conocer y la Comisión respectiva analizar todos los temas que hemos planteado acá, pero de ninguna manera puede el Concejo comenzar a legislar sobre hechos consumados, creo que esto es muy peligroso para la ciudadanía, para la planificación que esto ocurra a futuro, ya lo digo, podrá tratarse este tema como un tema absolutamente excepcional, o algún tema de este tipo



aduciendo los errores propios de la distracción; porque algunos errores de la administración no tiene nada que ver los administrados, pero no puede esto después convertirse en una norma que sí mañana hago una construcción y ahora sí voy hacer el trámite diciendo que ya está construido, que está invertido, que hay un recurso establecido ahí y por eso el Concejo tendrá que aprobar.

Sí creo que tenemos que basarnos en las Ordenanzas y las normas que están escritas, si una Ordenanza no está bien hecha hay que reformarla primero antes de proceder a los siguientes pasos.

Gracias señor Alcalde.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Tiene la palabra el señor concejal Fernando Morales.

Concejal Abg. Fernando Morales: Muchas gracias Alcalde. Justamente, mencionando el tema de la seguridad jurídica es lo que debemos dar a los quiteños, seguridad jurídica, y no sentar precedentes en donde, como decía el concejal Omar Cevallos que me antecedió en la palabra, ya se construyó y ahora sí modifiquemos la Ordenanza; al contrario, debe primero estar claras las reglas del juego, se debe construir con unas reglas de juego claras y luego pues obviamente ahí sí viene una seguridad jurídica donde la gente tiene la tranquilidad.

Ingres a la sala de sesiones la concejala Sra. Gissela Chalá, a las 11h46 (20 concejales)

No tenemos absolutamente nada en contra de los señores que están impulsando este proyecto, y que bueno que lo sigan impulsando, pero hay que sentar un precedente en este Concejo Metropolitano y no podemos evocar el tema del empleo porque todos estamos comprometidos con las causas sociales, todos estamos preocupados por el empleo, por el sub empleo; no es un argumento en el momento que estamos hablando de seguridad jurídica, de normativa, de las Ordenanzas hablar de que se va a generar más o menos empleo, la seguridad jurídica la van a tener los señores contratistas privados que saben que las reglas del juego en el Municipio de Quito son claras y que esa regla del juego no se modifican por ningún tipo de tema en el Concejo Metropolitano.

También, me sorprende que para algunos temas compañeras concejales y compañeros concejales son extremadamente legalistas, y hoy tengo un enorme aprecio a nuestra compañera Mónica Sandoval, dijo:

“Bueno pues hay un plan y si ese plan no está funcionando no le compliquemos tanto a los quiteños, hay una norma, hay normas”

Moniquita usted sabe, y esa norma tenemos que respetarla, es decir, no creo que debamos mezclar los temas de empleo, porque si vamos a empezar hablar de empleo hay que hablar de comercio informal, de comercio autónomo, hay que hablar de los mercados, hay que hablar de las plataformas, hay que hablar de la política que va a tener el Municipio para poder fortalecer todo eso; y en todo caso, sí creo que la normativa debe estar sobretodo enfocada para fortalecer al común de los mortales, no a las grandes empresas constructoras que en muchos de los casos ha habido en años pasados, no han respetado la normativa, no han cumplido con las Ordenanzas, y que luego pues como son grandes empresas constructoras, eso se ha pasado por alto.

Vuelvo e insisto, estamos de acuerdo con el trabajo, de acuerdo con el empleo, estamos de acuerdo con la construcción; pero también estamos de acuerdo que Calderón, para quienes hemos vivido en Calderón, y también los concejales que conocen Calderón y los quiteños que han estado en Calderón, obviamente hay sectores que necesitan ser modificados en sus pasos y sus accesos viales, hay cuerdas inmensas donde no hay acceso, hay un desorden generalizado en Calderón; por lo tanto, si mínimamente existe un Plan Parcial pues hay que respetarlo, y obviamente si es que hay que generar alguna normativa adicional dentro de la reforma tendremos que hacerlo, generar una reforma a ese Plan Parcial y poder subsanar cualquier otro inconveniente, pero en este caso puntual eran dos accesos en un sector que se está consolidando, evidencia de esto es que están construyendo este proyecto inmobiliario, el sector está mejorando, se está consolidando; y los dos accesos que eran prácticamente el uno neutralizado en donde la pendiente es superior a veinte, no llega a treinta y cinco, queda neutralizado; y, el otro acceso que sí es superior, es un poco más, no creo que llega a treinta y cinco, pero es un poco más porque los informes tampoco son extremadamente claros, ese acceso quedaría en teoría habilitado con las escalinatas.

Entiendo que este es un primer debate, quedan las observaciones dadas por los señores concejales; pero que quede el precedente que no podemos justamente actuar de una forma hoy y mañana como Concejo actuar de otra, ya queda un precedente claro y debemos manejarnos con la normativa presente.



Gracias Alcalde.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Tiene la palabra la señora concejala Mónica Sandoval.

Concejala Mónica Sandoval: Señor Alcalde, sólo porque fui aludida. No soy extremadamente legalista lo que pasa es que leo el Código nada más, eso es todo, más o menos.

¿Qué es lo que trataba de decir con mi intervención? Y para los que de alguna manera hemos manejado algunas veces estos procesos de planificación, las intenciones de vía son ideas no vías aprobadas; las vías aprobadas tienen otro proceso, entonces, quisiera ser un poco más gráfica en esto. Las vías existentes son las que ya están construidas, ya están en uso, ya tenemos los retiros, ya sabemos cuánto es la calzada, cuánto son las aceras; clarísimo, allí no hay dónde irse. Porque si yo quiero mañana hacer una ampliación de esa vía como la hizo la EPMMOP, por ejemplo, sin contarnos, entonces lo que hace finalmente es ampliarse dentro de la dimensión que tiene, o quizás si va afectar a alguien más, entonces se amplía y afecta a los colindantes. Eso en una vía existente.

En una vía que ya tiene afectación, por ejemplo, la Perimetral Metropolitana, yo establezco el ancho vial, cuántos carriles va a tener, y ya le voy diciendo a la gente: "vea voy a afectarle aquí" ellos en su IRM van a encontrar la afectación, y le dice, por ahí pasa la Perimetral Metropolitana, por allí pasa la extensión de la Mariscal Sucre, pero ya la gente sabe por dónde se va a hacer; porque además en tu IRM va a salir los datos de la vía que van a construir, no sé, ancho 50 metros, 60 metros, 10, 12, lo que sea; ahí estamos frente a una vía que se va hacer donde ya hay un estudio preliminar, donde quién sabe algún día la hagan, pero ya hay un estudio que ya está dentro del plan vial.

Finalmente, las intenciones viales. Las intenciones viales no es una vía que se va a hacer, sino es un trazado, le acabo de consultar al ingeniero Donny Aldean, y le digo: "las intenciones viales constan en los planos, pero con una línea, como un trazo, por ahí irá alguna vez" Eso es una intención vial, contra eso me voy no contra la planificación. Si ya tengo una vía ahí y construyó, coincido con la concejala Andrea Hidalgo que es bajo mi cuenta y riesgo, si voy y mañana construyo encima de la planificación de la vía de la extensión de la Mariscal Sucre ¡Claro! Culpa mía por irresponsable, y claro, el Municipio no tiene derecho a reconocerme ni un solo centavo de las construcciones, de mi propiedad sí pero de las construcciones no. Pero no puede ser posible, y esa es mi

indignación, que se colocan en los planos las ideas de los de los señores funcionarios, de cosas que no se van a ejecutar.

Yo quisiera que ustedes puedan ver la intención de vía de la parroquia Cumbayá, ahí no pueden hacerla simplemente porque está consolidada en un 100%, entonces, lo que yo quiero es que este Municipio aterrice en realidades, esto vamos a hacer, esta planificación ya tenemos, aprobamos los planes parciales viales, pero con certezas no con ideas. Al tener una idea generó una afectación, que en este caso tiene no sólo los que están reclamando este punto, tienen una serie de copropietarios; y además, quería extenderme un poco más, incluso cuando hay afectaciones se hace declaratoria de utilidad pública, y le invito señor Alcalde a que usted le diga al Registrador de la Propiedad que nos presente un informe aquí de ¿Cuántas propiedades se hallan afectadas por trazados viales o por planificación municipal con declaratorias de utilidad pública que no se han ejecutado?, no han llegado a pagarse las expropiaciones y la gente sigue ahí con una prohibición de enajenar, no puede usar sus propiedades.

Creo que aquí si hay que actuar apegado a la norma, yo siempre actué pegado a la norma, pero también me sensibilizo porque quizás pongámonos en los zapatos de ellos, ¡Qué tal si nosotros somos los que no podamos usar nuestra casa!, los que nosotros no podamos ni siquiera utilizar ese bien para sacar un crédito porque le piden a línea de fábrica y ahí está afectado, le piden el certificado de gravámenes declarado de utilidad pública hace 10, 15, 20m 30 años, y todavía el Municipio no resuelve estos temas.

Creo que aquí, y el comentario que le hacía al concejal Bedón, él tiene la responsabilidad a través de su Comisión de eliminar estas distorsiones, lo que se va hacer se hace y si está afectado ya ni modo tendrá que el Municipio buscar los recursos para hacer la expropiación y la ejecución de la obra, pero no podemos mantenerles en tremenda inseguridad jurídica, no a uno, a miles de quiteños que todos los días, si es cierto lo que dice el concejal Bedón, desfilan en nuestros despachos, desde el más sencillo de los ciudadanos hasta el gran empresario que dice: “¿Vea, cuando van a corregir esto?” Creo que ya es tiempo de que corriamos esto.

Gracias.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Tiene la palabra el señor Concejal René Bedón para ir concluyendo por favor.



Concejal Dr. René Bedón: Muchas gracias señor Alcalde, solo para dejar en claro algunos temas antes de pasar a la moción.

Solo para que tengan conocimiento señores concejales, la piscina tiene acta de licencia de construcción de edificaciones de 01 de agosto del año 2005, es decir, previamente a la expedición del Plan Parcial Calderón; luego se dicta en el año 2006 el Plan Parcial Calderón, y luego si, los departamentos ya tienen licencia en el año 2018. Respecto de esta segunda licencia, una vez que tomamos conocimiento la Comisión, como Presidente de la Comisión, por instrucción de la Comisión y en ejercicio de la facultad fiscalizadora, he solicitado todos los documentos respecto a la emisión de esa segunda licencia con oficio de 19 de agosto de 2019, que la Administración Zonal todavía no me ha contestado, pero sí quería evidenciarles que la Comisión está preocupada de, precisamente de esta fiscalización, sin perjuicio de que efectivamente solo se trata de intenciones viales y no trazados viales que son los que generan derecho.

Luego, adicionalmente hay un elemento adicional, tenía informe desfavorable de Movilidad y a este momento con fecha 29 de agosto una vez que se han incluido ya las escalinatas, Movilidad tiene un informe favorable; y, finalmente decirles que básicamente la decisión que tomó la Comisión de Uso de Suelo con este voto de tres, se basó en el artículo 22 del Código Orgánico Administrativo que me voy a permitir leer con la venia del señor Alcalde, que dice:

“Los derechos de las personas no se afectarán por errores u omisiones de los servidores públicos en los procedimientos administrativos, salvo que el error u omisión haya sido inducido por culpa grave o dolo de la persona interesada”

Es decir, respeta el principio de seguridad jurídica y confianza legítima, entonces, en base a ese artículo es que se aprobó con tres votos favorables en la Comisión de Uso de Suelo, con lo cual, yo mocionaría que se dé por conocido por este Concejo Metropolitano, y en el segundo debate se incluyan todas las observaciones que muy gentilmente y con tanto profesionalismo se han dado verbalmente y por escrito también, inclusive las del señor Vice alcalde Santiago Guarderas, que son atinentes a toda esta Ordenanza.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muy bien, para dar por conocido tiene la palabra la señora concejala Soledad Benítez.

Concejala Mgs. Soledad Benítez: Coincidiendo plenamente con lo que se ha dicho esta mañana y coincidiendo también en que hay que resolver este problema, pero hay que proceder también en el marco legal. El concejal Morales ha planteado el tema del Plan Parcial, pienso que se requiere un informe para el segundo debate, no sé si sea del Procurador o si no de la Secretaría de Movilidad con relación a este tema.

Me preocupaba que, existiendo informe desfavorable de la Secretaría de Movilidad, el señor Procurador no considere este informe y no se pronuncie al respecto, hoy acaba de llegar este informe; también sería preocupante que por qué se cambia en tan corto tiempo... Sí para discusión de la Comisión emiten un criterio para el tratamiento de este primer debate emiten un criterio desfavorable ¿Cómo este momento acaba de llegar un informe técnico favorable? O sea, eso sí me preocupa Alcalde.

Solo eso, ver cómo se justifica este cambio de informe digamos, o los criterios que se emiten en este informe; y, con la respuesta que nos den frente a que existe un Plan parcial, coincido plenamente con lo que ha señalado el concejal Morales y lo que han señalado concejalas y concejales, pero sí es verdad, si existe un Plan Parcial las modificatorias tienen que ser en el marco de la modificatoria de ese Plan Parcial, sí valdría contar con un informe, ya digo ¿No sé de quién? Del señor Procurador o de la Secretaría de Movilidad, con relación a este tema.

Gracias, hasta ahí mi intervención Alcalde.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Bien, se podría pedir al señor Procurador que pueda ampliar su criterio, su informe para el segundo debate, siendo así daríamos por conocido señores concejales y vamos a tratar el siguiente punto del orden del día.

Tiene la palabra el señor concejal Santiago Guarderas.

Concejal Dr. Santiago Guarderas: Una cosa puntual señor Alcalde; en efecto mis observaciones constan por escrito, lo único que pediría también es que se pida por parte de la Procuraduría del Distrito Metropolitano una ampliación con respecto al artículo dos, porque ahí hay una definición que no está ni en el COOTAD ni esta en el Código Municipal, entonces, yo si quisiera con el tema de la escalinata que nos quede claro porque este es un tema que va a ser básico en la incorporación de la Ordenanza.



Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muy bien, siguiente punto del orden del día.

Ab. Carlos Alomoto Rosales, Secretario General del Concejo: Con su autorización señor Alcalde, queda registrado que el Concejo da por conocido el presente proyecto de Ordenanza.

El Concejo Metropolitano de Quito, da por conocido en primer debate, el proyecto de "Ordenanza Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 0209, tendiente a eliminar las intenciones viales aprobadas en el plan Parcial Calderón".

V. Conocimiento del Plan de restricción denominado "Hoy No Circula", de conformidad con lo previsto en el artículo IV.2.71 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

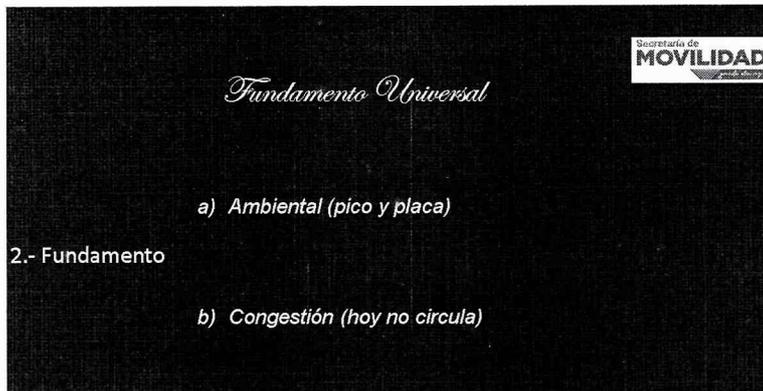
Me permito informa a usted señor Alcalde y a los miembros del Concejo Metropolitano de Quito, que se encuentra presente el señor Guillermo Abad, Secretario de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda a las 11h57 (21 concejales)

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Por favor señor licenciado si puede hacer uso de la palabra e informar a este Concejo, en torno a la medida que se ha tomado de "Hoy No Circula.

Lic. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad: Buenos días señor Alcalde, con su permiso señores concejales ¿Puedo iniciar la presentación? Gracias.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

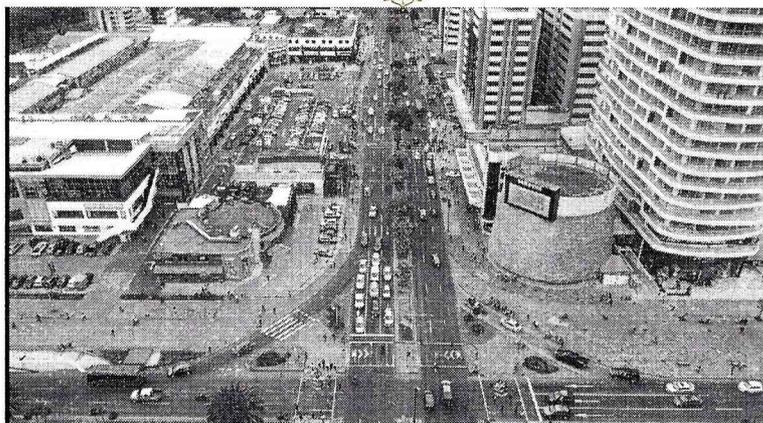


Mundialmente cuando se pretende tomar una medida de restricción vehicular existen dos preceptos que le permiten a la autoridad tomarlo como fundamento para aplicar la medida, el primer precepto y fundamento es el ambiental, es decir, por temas de contaminación; y eso es lo que sucedió en el año 2010 aquí en Quito cuando se decidió tomar la medida de restricción vehicular “Pico y Placa”.

Ustedes recordarán que en esa época inclusive había ciertos sectores que ponían sábanas blancas para medir la contaminación y eso es lo que conllevó a que en el año 2010 se tome la medida de restricción vehicular “Pico y Placa”, además hay que también considerar que en el 2010 estaba el segundo bum petrolero de la nación, y ahí se incrementó el parque automotor de manera inusual y eso conllevó a que exista mayor contaminación.

Y el otro fundamento universal que se toma a nivel de autoridades para una medida de restricción vehicular es la congestión, es decir, a mayor cantidad de vehículos nos genera un mayor tráfico y consecuentemente se motiva para tomar las medidas del caso. En lo que respecta al “Hoy no Circula”, la congestión no se da por el incremento de vehículos, porque hay dos opciones para tener una congestión vehicular: aumentar el parque automotor o reducir la capacidad de la vía; es decir, vamos a generar congestión no necesariamente subiendo el número de vehículos sino restringiendo la capacidad de la vía, y eso es lo que va a suceder en Quito con la repavimentación que se va a iniciar el próximo día lunes, y ese es el argumento principal que motiva a irnos por el segundo fundamento que es el de la congestión por reducción de capacidad de la vía.

Procede con la explicación de la siguiente captura del video en mención:



Aquí quisiéramos un poco ver un video, estas son unas tomas aéreas que hicimos con los drones de la EPMMOP, en un lugar donde se va a ver una intervención de la repavimentación, esto es en una hora no pico, es a las 10 de la mañana; aquí lo que quisiera indicarles primero, es que ustedes vean la cantidad de vehículos taxi que tenemos en este sector. Esto para explicar posteriormente cómo se van tomando las decisiones por ocupación de la vía.

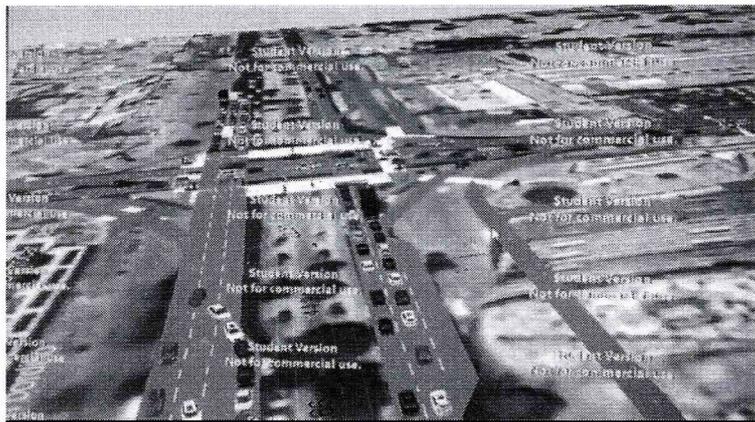
Entonces, ustedes pueden darse cuenta aquí que hay una gran cantidad de taxis, lo que quiere decir que hay una sobre oferta del servicio, existen muy pocos vehículos de despacho de carga mediana, y el transporte privado. Quisiera que un poquito visualicemos aquello porque de este sobrevuelo vamos a sacar muchas lecturas que son las que nos permiten tomar las decisiones del caso. Hago este análisis porque una cosa es el parque automotor y otra cosa es cómo incide ese parque automotor en la circulación.

Para tener aquí el mismo ejemplo del transporte comercial en taxis, vemos que tienen un parque automotor en la ciudad, que esta aproximadamente en el 3%, pero la incidencia en la congestión del taxi es mucho mayor que la de un transporte carga mediana porque ellos están en continua circulación, entonces la ocupación de la vía por parte de los taxis, llega aproximadamente entre un 23% dependiendo de la vía, hasta un 35% de ocupación de la vía; es porque están en continua circulación, versus que vehículos de mercancías tienen un origen - destino, salen de la bodega, despachan y se retiran por eso es que no tenemos tanta incidencia.

El video está un poquito lento porque luego hace un giro, y vemos de otro sector también cómo se va colapsando con el pasar del tiempo, pero reitero, miren la cantidad de

vehículos de transporte comercial que se tiene. Acá también podemos observar exactamente lo mismo, y esto es un poco para explicar, reitero, la diferencia entre parque automotor versus la incidencia de ese parque automotor en la congestión vehicular, y eso depende del flujo de tránsito que tenga cada uno de los sectores.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



En ese mismo lugar hicimos una modelación ¿Cómo funcionan las modelaciones? Se ponen diferentes receptores de señal bluetooth, y se ponen en las intersecciones que queremos medir, es la misma intersección de la Amazonas con la Naciones Unidas, y vamos midiendo los mismos vehículos. Es decir, los mismos videos que ustedes vieron en real ahora los pasamos a modelación, pero cerrando una vía que es lo que va a suceder en la intervención de la pavimentación, y ustedes se van a dar cuenta que, a la misma hora, la misma intersección ya empieza a verse más complicada. Y aquí empieza a suceder lo que es la pesadilla para los que administran el tránsito en una ciudad que empiecen a bloquear las intersecciones, ustedes podrán darse cuenta acá que esta vía ya se empieza a copar porque ya se empezó a bloquear la Naciones Unidas con la Av. De los Shyris.

Aquí es donde podemos ver como ya se va generando el tránsito cerrando un carril, ojo aquí están tres carriles, acá hemos puesto dos carriles y empiezan ustedes a notar cómo se va congestionando la vía, y hay un momento, que reitero, es el de mayor preocupación cuando se empieza a bloquear la intersección, ahí en términos de tránsito es como un infarto al miocardio cuando se empieza a bloquear la intersección; mientras tanto acá ya tenemos cargada la vía. No han aumentado los vehículos, lo que ha pasado es que la



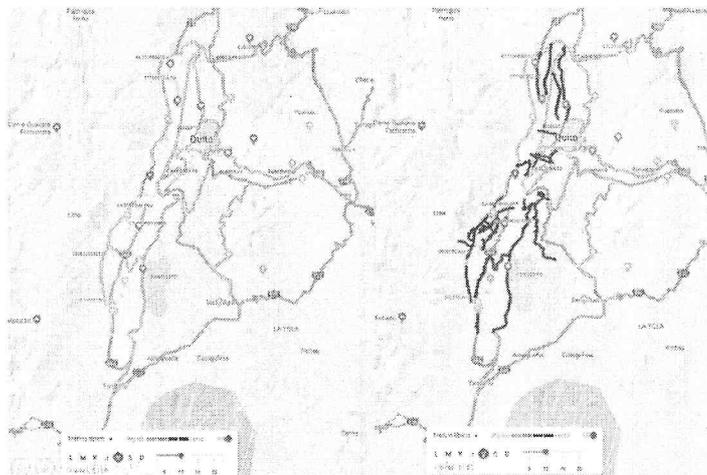
capacidad de la vía se reduce y con la misma cantidad de vehículos generamos esa congestión, como ustedes ya se pueden dar cuenta. Estos carritos negros son los taxis, aquí no salen de amarillo sino salen como color negro,

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



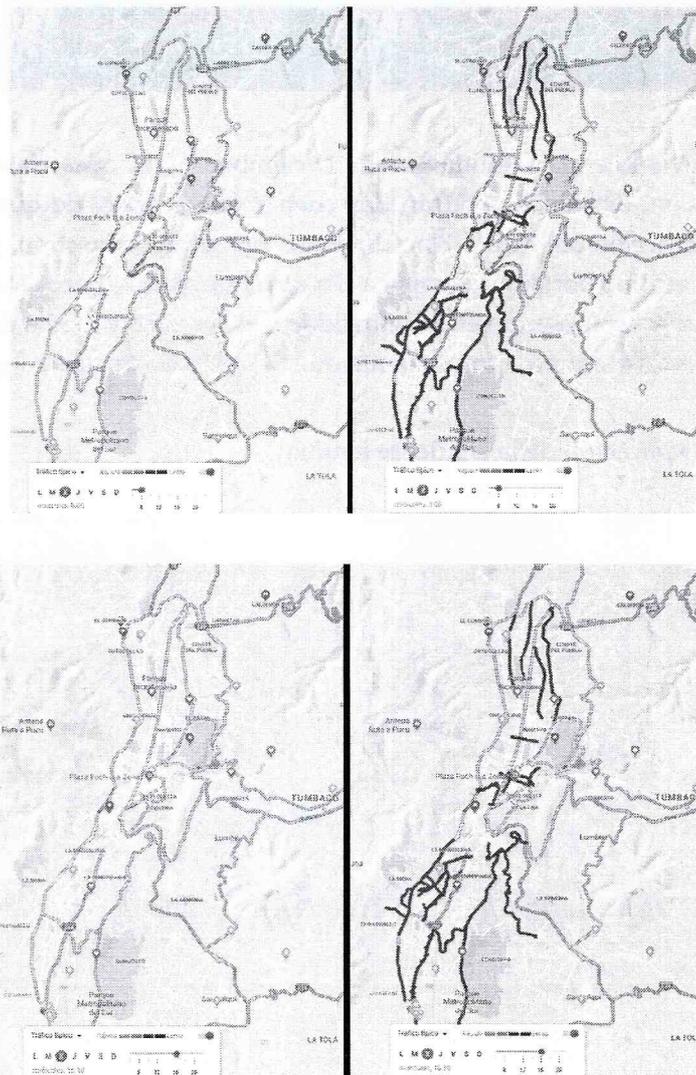
Este es un sobrevuelo en la avenida Seis de Diciembre y Naciones Unidas a las siete y media de la noche, ustedes se podrán dar cuenta que a pesar de que ya aquí se ha terminado la restricción del Pico y Placa tenemos una gran congestión, y si tendríamos el dron del otro sentido veríamos la misma fila en ambos lados, pero esta es una idea de cómo la ciudad se va colapsando en la actualidad, esto es siete y media de la noche. Y en las Naciones Unidas vamos a darnos cuenta que también existe una congestión similar.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Aquí tenemos el plano de las vías que van a ser intervenidas, y hemos hecho una simulación de qué es lo que pasaría si en esas vías se empieza a cerrar el tránsito, y claro, vamos viendo que el tráfico típico empieza a aumentar casi a niveles de total lentitud. Esta información también nosotros la vamos a tener disponible como una medida de mitigación en Google Maps, para que los usuarios pueden utilizar tanto Google Maps o Movilizate UIO, que es la plataforma municipal, el aplicativo municipal para que puedan saber cuáles son las vías que se están cerrando y qué otras rutas se pueden tomar.

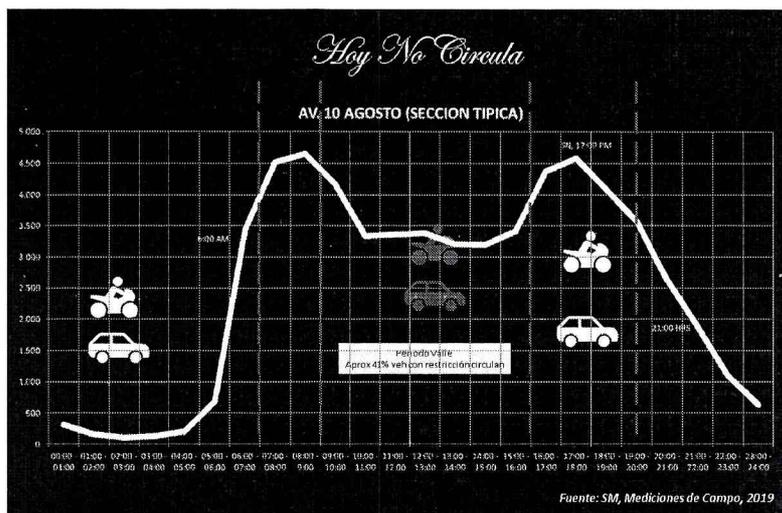
Procede con la explicación de las siguientes láminas:





Acá igual estamos viendo en otro sector, y claro en diferente día, porque están tomadas por día y efectivamente estos lugares van a colapsarse por reducción de capacidad de la vía. Esta información, reitero, va a estar en Google Maps y en Movilizate UJO, como una herramienta para los usuarios de las vías para que sepan dónde van a tener mayor congestión y qué caminos alternativos van a tener.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Con las mediciones que acabamos de ver, nos podemos dar cuenta que por reducción de capacidad de la vía ya empieza a haber congestión vehicular, ojo, esto es importante indicar que no aumentan los vehículos, muchas personas dicen: "a las cinco de la mañana, seis de la mañana no hay muchos vehículos", no es que aumentan los vehículos sino que la capacidad de la vía se reduce y con esa misma cantidad de vehículos que empezamos a generar congestión; y, haciendo esta medición nos vamos justamente a dar cuenta que tipo cinco y cuarto ya empieza a crecer el pico, y entre las seis de la mañana hasta las nueve y media de la mañana vamos a tener el pico de mayor congestión.

La medida de "Hoy No Circula", no quiere decir que va a mejorar este pico, este pico se va a mantener igual que como lo tenemos en los días de hoy con él con el Pico y Placa, esto de aquí no va a mejorar la circulación lo que va a mejorar es en la hora valle, ahí vamos a tener una mayor fluidez con la con la medida, porque si no tomáramos esa medida resultaría que este pico va a venir hasta acá arriba ¿Por qué vamos a tener una mejor fluidez? Porque las personas que están aquí en el pico y placa en la actualidad,

esperan a que sean las nueve y media de la mañana para poder salir a sus trabajos, y cerca del 41% de personas que esperan que se terminé la restricción vehicular, salen a circular en la hora valle, ese 41% ya no va a poder salir con el Hoy No Circula y eso nos va a permitir que la curva se baje un poquito y se vuelva a levantar a las cuatro de la tarde cuando la gente empieza a salir de sus trabajos. Y como lo vimos en la filmación de la noche, entonces el tráfico que normalmente empezaba a disminuir a las siete de la de la noche se alarga un poquito más y por eso es que hemos decidido que se hasta las ocho de la noche. Inclusive la noche es un poco más complejo que en algunos casos y dependiendo del día esa carga vehicular suele llegar hasta ocho y media, nueve de la noche inclusive.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

MEDIDA ACTUAL DE REGULACIÓN A LA CIRCULACIÓN VEHICULAR "HOY NO CIRCULA"

Marco Legal:

- Ordenanza Municipal 001 Código Municipal Artículo IV que deroga Ordenanza Metropolitana No. 305* de 5 de marzo 2010
- Faculta al MDMQ implementar medidas de regulación de la circulación vehicular por zonas y/u horarios.
- Faculta al Alcalde de Quito, expedir e implementar planes de restricción y regulación de la circulación vehicular (...)

Ordenanza Municipal 047

- 15 abril 2011 Ordenanza Reformatoria No. 047 a la Ordenanza Metropolitana No. 247 el Régimen Administrativo para la Prestación del Servicio de Taxis en el DMQ.
- Séptima.- Desde la fecha en que de conformidad con esta Ordenanza se establezca el mecanismo de participación de las Operadoras y titulares de los vehículos destinados al servicio de taxis en los planes de movilidad, se deroga el literal h) del artículo 1472 (6) de la Ordenanza Metropolitana 305.

Artículo IV.2.72.- Excepción.- Se exceptúa de la disposición del segundo inciso del artículo precedente a los vehículos:

- a) Oficiales del Presidente y Vicepresidente de la República,
- b) Oficiales del Cuerpo Diplomático y Consular acreditado ante el Gobierno Nacional,
- c) De transporte de personas con discapacidades,
- d) Conducidos por personas de la tercera edad,
- e) De emergencia: ambulancias públicas o privadas, vehículos motobombas y/o rescate del Cuerpo de Bomberos y vehículos de la Policía Nacional en cumplimiento de su misión específica y vehículos de rescate o asistencia social,
- f) De transporte colectivo de personas: público (buses urbanos e interparroquial, Sistema Metrobus Q), Comercial (Escolar, Institucional, Turístico) y por cuenta propia (iniciativa empresarial), legalmente registrados y,
- g) De transporte comercial rural.

Aquí hay un fundamento legal que, es en el cual nosotros nos hemos basado que es justamente la Ordenanza 305 que posteriormente fue derogada por la Ordenanza 001, en la cual especifican cuáles son los transportes que están, o las modalidades de transporte que están exentas y en la cual también en esa Ordenanza le da la facultad al Distrito Metropolitano de Quito, para implementar las medidas de regulación y de la circulación vehicular por zonas u horarios, que es justamente lo que pretendemos hacer ahora; no estamos modificando ningún tipo de excepción, lo que se está modificando es el horario y eso también es importante que entendamos que al solo modificar el horario no existe el argumento para comprar un nuevo vehículo.

En el año 2010 cuando se tomó la restricción del Pico y Placa, un 16% de personas compraron un nuevo vehículo, porque evidentemente para esa época cuando recién se



implementó la restricción, la gente no pensó en un 16% que necesitaba un nuevo vehículo para moverse en otro día, entonces esas personas ya tienen un segundo vehículo ¿Cuándo se motiva a comprar un nuevo vehículo? Cuando usted topa el dígito de la placa, es decir, si es que usted tenía una placa en la actualidad terminada en dos, en el año dos mil diez muchas personas compraron con placa terminada en tres, es decir, ya tienen dos vehículos; pero si ahora usted no le topa el dígito no tienen razón de comprar un vehículo con dígito cuatro porque no se está modificando el dígito de la placa sino el rango horario, entonces esto un poco para poder tener claro que la incidencia en el parque automotor no va a ser en gran escala como algunas personas quizás erróneamente estaban pensando.

De igual manera la cobertura del Hoy No Circula sigue siendo exactamente igual a la del Pico y Placa, es decir, no se ha extendido solo se ha modificado el horario, reitero, por no un incremento del parque automotor sino por una reducción en la capacidad de la vía, lo que genera congestión.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

MEDIDA TEMPORAL DE REGULACIÓN A LA CIRCULACIÓN VEHICULAR "HOY NO CIRCULA"

Aplicación:

- Prohibición de la circulación a vehículos de acuerdo al último dígito de las placas.

Programación:

- 2 dígitos por día (lunes: 1 y 2; martes: 3 y 4; etc.)
- Lunes a viernes (excepto fines de semana y feriados)
- 05:00 – 20:00

Motivación:

- Reducción de la capacidad vial por ejecución de Plan de Repavimentación de la red vial de Quito.

Vigencia:

- 8 meses a partir del 9 de septiembre 2019.

Límites de área de regulación:

- Los mismos que rigen para la actual "Pico y Placa".

Estos son los horarios que se van a utilizar, la programación sigue siendo dos dígitos por día, la restricción va a ser de cinco de la mañana a ocho de la noche, se estima ocho meses a partir del nueve de septiembre lo que durará la repavimentación, la misma Ordenanza le da la posibilidad cada seis meses de hacer una evaluación de la misma y ahí se tomarán las decisiones del caso.

Para esto también la Secretaría Movilidad está coordinando conjuntamente con la AMT, la EPMMOP y la Empresa de Pasajeros, algunas medidas de mitigación como por ejemplo, los estacionamientos de borde que se los está readecuando y se los está dando un mejor tratamiento porque estaban descuidados, esa es la verdad, y lo que queremos es mejorar esos parqueaderos para estimular a que las personas puedan dejar sus vehículos ahí, no necesariamente tienen que dejarlos a las cinco de la mañana, alguien me decía pero tengo que estar a las cinco de la mañana, no, puede dejarlo a la misma hora que estaba dejando antes, porque igual es un parqueadero de borde, ahí no existe restricción vehicular, lo que sí estamos trabajando en ciertos parqueaderos es, como en el caso de la avenida las Palmeras, en el redondel de Zámbriza, que hay un tramo para entrar al parqueadero que está dentro de la zona de restricción, pero eso se lo puede regular simplemente viendo qué placa es la que está ingresando, y si ingresó al parqueo de borde no sería controlado por la AMT sino más bien estarían prestos para ayudar a que puedan ingresar a ese parqueadero de borde. También se está trabajando con el gremio del transporte para modificar las frecuencias y poder tener mayor cobertura, no sólo en la parte de territorios sino también una mejor cobertura en lo que respecta al tiempo de servicio, y además, vamos a tener a disposición de los usuarios la plataforma de Movilízate UIO que a su vez se respalda en Google Maps, para tener las vías de intervención que en este rato ya están puestas en la plataforma, para que la gente pueda saber el grado de congestión que tienen las vías y tomar sus mejores alternativas.

Eso es lo que les podría mencionar y estoy presto para cualquier inquietud; estoy a las enteras órdenes. Gracias.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Tiene la palabra el señor concejal Eduardo Del Pozo.

Concejal Abg. Eduardo Del Pozo: Gracias Alcalde, gracias por la exposición al Secretario de Movilidad, era importante que este cuerpo colegiado reciba esta información toda vez que estamos a escasos ocho días, tal vez menos, que inicie esta restricción vehicular anunciada desde, si no me equivoco, días de haber sido elegido usted señor Alcalde cuando todavía incluso no estaba designado el Secretario de Movilidad ya se habían dado anuncios en este sentido.

Pero más allá de eso, sí quiero iniciar dando lectura a lo establecido en la antes Ordenanza 305 ahora ya parte del artículo II.71 del capítulo XIV, cuando habla de la regulación de la circulación vehicular, y en la parte específica establece que:



"El Alcalde de Quito expedirá e implementará planes de restricción y regulación de la circulación vehicular, de conformidad con el plan maestro de movilidad"

Y cuando solicité hace dos sesiones atrás de Concejo que nos hagan esta exposición, solicité también que se nos presente el Plan Maestro de Movilidad, y me preocupa que lo que hemos recibido hoy como exposición no tiene nada que ver con un Plan Maestro de Movilidad de la ciudad, lo que hemos conocido de hoy son justificaciones para adoptar esta medida parche durante ocho meses, pero ya vamos a ir entrando en estas justificaciones o no, y la veracidad o no de lo que se está manifestando; pero lo que me preocupa a mi es que no hemos recibido definitivamente un Plan Maestro de Movilidad, una exposición que se sustente en una planificación real de ciudad. Aquí tengo una, esto fue desarrollado en el 2009 con visión de ciudad hasta el 2025, Plan Maestro de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, es un librito que está colgado en las redes sociales, en la FLACSO, seguramente lo tiene en la Secretaría de Movilidad en sus archivos. Definitivamente está desactualizado este Plan, ya no tiene vigencia hoy realmente, pero la Ordenanza manda, no sólo dice, sino que manda, a que este tipo de restricciones, de cambios, en la implementación de planes de restricción y regulación a la circulación vehicular, tengan como sustento real la existencia de un Plan Maestro de Movilidad y tiene sentido y tiene lógica.

Tiene sentido y tiene lógica, porque un Plan Maestro de Movilidad no solamente incluye lo que es la circulación vehicular privada, sino que incluye un análisis profundo de qué se tiene que hacer con el transporte en general, con la movilidad en general. Y la movilidad en general es la transportación de las personas, el transporte motorizado, el transporte público, el transporte comercial, el transporte privado, el transporte no motorizado, el transporte de bienes, la gestión del tráfico, la semaforización, la señalización del tránsito, la señalización horizontal y vertical, los estacionamientos que también tienen que ver con la movilidad y sí está aprobado en Ordenanza, la seguridad vial, las obras que se van a construir y que se tiene que tener planificadas a corto, mediano y largo plazo para darle un norte a la movilidad; el uso de la bicicleta, de métodos alternativos de movilidad, la vialidad, el estado de las calles para que los ciudadanos podamos transitar, caminar tranquilamente por nuestra ciudad. Eso es movilidad.

Y todo eso tiene que estar circunscrito en un Plan Maestro de Movilidad, no solamente tenemos que analizar: ¿Qué pasa con los vehículos privados?, ¿qué pasa con el transporte público, a dónde estamos yendo? Estamos a cortísimo tiempo, apenas un año,

de poner y de entrar en vigencia el Metro de Quito, que entre en funcionamiento esta gran obra del Metro en nuestra ciudad, y hay muchísimas obras complementarias que hay que hacer para que esto funcione; y cito aquello porque esta decisión señor Alcalde por lo menos tenía que haber sido tomada el próximo año con el inicio de la operación del Metro de Quito ¿Y por qué digo aquello? Porque tenemos que brindar antes que implementar una medida de restricción vehicular total, como la que se está planteando desde las cinco de la mañana hasta las ocho de la noche, que ya no es por horarios como Guillermo mismo nos ha manifestado, esto es una medida que evitará que los ciudadanos salgan con su vehículo durante todo el día.

Pero ¿Qué medidas alternativas de movilidad le estamos dando al ciudadano que no va a poder movilizarse ese día en su vehículo privado para salir a su lugar de trabajo, para ir a dejar a sus niños en escuela, para tener su actividad económica o circular simplemente por la ciudad?, ¿qué alternativas le estamos dando en este instante? Y me atrevo a decir que ninguna. ¿Ha mejorado el transporte público?, ¿todo el sistema de transporte en nuestra ciudad?, ¿tanto el privado como el público ha mejorado? No, creo que la respuesta es obvia, estamos trabajando en aquello por supuesto, todos juntos como institución y queremos que mejore, claro que sí ¿Pero ha mejorado en este instante?, ¿de aquí a nueve días?, ¿de aquí al nueve de septiembre habrá mejorado? No.

¿Le estamos dando alguna alternativa de transporte no motorizado, como las ciclo vías, por ejemplo, para que los ciudadanos tengan una alternativa ambientalmente responsable con la ciudad para movilizarse? No. Ni siquiera en este presupuesto que estamos discutiendo estamos respetando, en el presupuesto inicial, en el final vamos a ver que sí, en este inicial no estamos respetando el presupuesto del año anterior como mínimo que se establece para que tenga una mínima inversión como Municipio en movilidad alternativa. En el sur de Quito no tenemos una sola ciclo vía, en las parroquias rurales no tenemos una sola ciclo vía, y las del norte están en pésimo estado. Y me atrevo decir que todo el sistema de Bici Q en nuestra ciudad, casi casi que ha desaparecido; tenemos que poner recursos ahí para mejorar la movilidad no motorizada de nuestra ciudad, y brindar una alternativa para que la gente pueda salir en su bicicleta, hoy por hoy eso no existe, por lo tanto, tampoco esas personas optarán por aquella solución para movilizarse en aquellos días que no puedan, y que tengan la restricción vehicular del Hoy No Circula.

¿Qué es lo que va a pasar? Ya lo dice la gente en la calle porque ya a medida que se va acercando la medida, la gente comienza a pensar y decir: "bueno ¿cómo me voy a mover



el día que no tengo la posibilidad de sacar mi vehículo a la calle?, ¿cómo me voy a mover mi lugar de trabajo?, ¿a dejar a mi hijo escuela? Comienzan a pensar, discuten en familia, y dicen: “bueno, veamos la posibilidad de comprar un vehículo adicional”, porque eso es lo que está discutiendo la gente contrariamente lo que manifiesta Guillermo, la gente está discutiendo cómo hacer un esfuerquito para comprar un vehículo usado de \$5.000,00, \$6.000,00. Ahora hasta la alternativa de vehículos nuevos de marcas asiáticas, chinas, ya existen por los \$6.000,00, \$7.000,00, pero optarán por carros usados que ya saben qué placa tienen, y ya hay anuncios en la prensa.

Históricamente en ciudades como México, países como México, como Bogotá, como Santiago y el mismo Quito, ya tenemos ejemplos claros que el parque automotor vehicular aumenta, entonces, lo que estamos generando a corto plazo, va a ser justamente que el parque vehicular de nuestra ciudad aumente ostensiblemente, y la solución va a ser peor que la enfermedad, porque aquel anuncio discúlpame Guillermo y Alcalde decir que esto va a durar ocho meses, me parece que es irreal, y no creo en su mala voluntad de decir que apenas va a durar ocho meses, pero esto responde en teoría a un plan de repavimentación de la ciudad, ¿No cierto? De una inversión de \$41'500.000,00 para repavimentar el 1% de la ciudad. Tenemos 11.000 kilómetros en vías en todo el Distrito Metropolitano y vamos a repavimentar 110, no estoy hablando con cifras inventadas, vamos a repavimentar el 1% de la ciudad, tal vez en vías importantes pero que son las vías que no vimos en la simulación Guillermo, nos presentaste la simulación vehicular de la avenida Naciones Unidas y Shyris, la intersección; que no está en el plan de repavimentación que nos estas presentando hoy, no se va a repavimentar esa vía de la cual hemos sido testigos de una posible afectación en la movilidad, quisiera ver un análisis de las otras donde sí va a haber esta afectación en la movilidad.

Y volviendo a lo que decía, creo que no va a durar ocho meses porque tengo entendido que también hay una segunda fase de repavimentación, que la intención entiendo yo es que sea agresiva, más todavía de la que estamos inicialmente manifestando de \$41'000.000,00 que significaría el 1% de repavimentación de la ciudad; con \$100'000.000,00 alcanzaremos al dos; entonces, muy bien, esa ¿Cuándo va a ser? Seguramente después de la fase uno pues, el próximo año cuando asignemos presupuesto, entonces a los ocho meses cuando analicemos la medida ¿Vamos a poder dar un paso atrás?, ¿vamos a poder revertir esta decisión? o ¿ya nos quedamos de largo con esta restricción vehicular?

Creo que estos son los temas que hay que plantear aquí realmente, creo que hay que plantear la realidad a la ciudadanía, no podemos dar un argumento político para avanzar en una restricción vehicular que sabemos que después va a continuar, y tendremos otras consecuencias nefastas también, complicadísima como ciudad si es que se continúa con esta decisión, porque creo que todavía no es una decisión en firme, no he visto la resolución sólo hemos visto presentaciones, ruedas de prensa, pero no he visto una resolución en firme que contemple todas las medidas que se vaya a adoptar ¿Qué más va a pasar? Los ciudadanos al no tener una alternativa de movilidad lo que van a tratar de hacer primero, como ya mencionamos, es comprarse un vehículo adicional, si es que no tienen las posibilidades porque muchos quiteños no tendrán las posibilidades, la gran mayoría sin duda alguna, optarán por movilizarse en taxi aquel día, y por lo tanto, incrementará en plena crisis económica en la que vivimos, incrementará el taxismo informal en nuestra ciudad, principalmente en las parroquias rurales, que insisto, no les estamos dando una alternativa de movilidad para que ingresen al hipercentro de Quito. Y voy a pedir extenderme un segundito más de la palabra si es que usted me autoriza señor Alcalde y con su venia señores concejales.

Otra de las consecuencias, muchos migrarán y que sería el óptimo al sistema de transporte público de nuestra ciudad pero que no le hemos mejorado, yo no sé qué ha pasado con el crédito ya autorizado para la compra de biarticulados eléctricos en nuestra ciudad, hubiese sido interesante por lo menos que ya hayamos iniciado ese proceso de contratación, que ya haya llegado esos buses para mejorar nuestras empresas públicas que manejan más del 60% de la movilidad de nuestra ciudad en materia de transporte público, ya hubiera sido interesante mejorar la calidad de nuestras unidades de transportación siquiera para optar esta medida; por eso insisto, creo que esto no tiene sustento lógico, creo que la movilidad tiene que ser pensada de una manera mucho más grande que simplemente una decisión esporádica, creo que lo que corresponde señores concejales es que incentivemos el uso del transporte público en nuestra ciudad de manera general, que esto tiene que tener correlación sin duda alguna con el ordenamiento territorial, no son dos cosas que tenemos que manejarlas por separado, tenemos que planificar el desarrollo de la ciudad atado a la planificación de movilidad de nuestro Quito. Y ahí hay temas interesantísimos como las centralidades, y temas interesantísimos en la movilidad cómo el uso equitativo de los sistemas viales, que podríamos tranquilamente avanzar por ejemplo en la implementación de tarifas por distancias recorridas o según el tipo de zonas con mayor o menor congestión vehicular, como el centro histórico zonas o como zonas como las que nos ha enseñado Guillermo en su presentación. Hay que coordinar también con el gobierno central para implementar medidas que den preferencia al flujo de vehículos de mayor eficiencia



eléctrica, pero que no necesariamente sean exoneraciones para el uso de las vías que de por sí ya están saturadas, que entiendo es otra de las inclusiones en la medida, en las restricciones.

Entonces a modo de conclusión señor Alcalde, quiero solicitar que esta medida que aún no está en firme sea revisada por el bien de la ciudad, y que nos dediquemos a tener un Plan Maestro de Movilidad, para que ojalá de aquí a un año cuando entre en funcionamiento el Metro de Quito, tengamos ahí sí tal vez la necesidad de decir okey, quiteños un día a la semana movilicémonos en el transporte integrado de movilidad de la ciudad que nos ha costado \$2.500'000.000,00 a todos los quiteños, y optemos por un día usar ese Metro de Quito y dejar el carro en la casa.

Cuando les brindemos una alternativa segura, rápida, puntual a los quiteños, tendremos nosotros el derecho como autoridades de decir "hoy dejen su vehículo en su casa", mientras no brindemos aquellas alternativas de movilidad creo que esta decisión es por demás impertinente señor Alcalde.

Muchísimas gracias.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muchas gracias la intervención del señor concejal Eduardo Del Pozo.

Yo quisiera antes de dar la palabra a los señores concejales y concejalas que han solicitado, dar a conocer el grave problema de movilidad que tiene la ciudad de Quito, que no es una situación que involucre a esta administración, creó que ya en los últimos diez, doce años viene sufriendo estos problemas de congestión de movilidad y usted ha señalado muy acertadamente todo lo que se tiene que hacer para enfrentar la movilidad, y estamos plenamente de acuerdo con algunas medidas, pero siempre habrá que tomar iniciativas que a veces son incómodas, lo más fácil en la administración pública es no tomar decisiones, el tema de la repavimentación de Quito es una prioridad por seguridad vial, por problemas de baches, problemas mecánicos que sufre la ciudadanía, el mismo taxismo son los más afectados en suspensión, aros llantas, y sobre todo la seguridad vial.

Tenemos que elaborar y enfrentar un Plan Maestro de Movilidad, de acuerdo; algunas soluciones tardarán varios años, la Troncal Metropolitana que habrá que analizarla con estudios ya establecidos que no se pueden hacer en meses, pero que hay que comenzar


Acta de la sesión No. 020, ordinaria.

a hablar; la conexión hacia los Valles, ahí tienen una solución vial Guayasamín que en toda la administración anterior se supone que se iba a hacer y no se hizo, y que ahora está en manos de la Procuraduría del Municipio para tratar esos temas con responsabilidad, conectar al valle de Tumbaco, de Cumbayá, que ya no da más de ese túnel Guayasamín; que en algún momento con \$4.000,00 de lo que era de dos carriles lo hicieron de tres carriles, pero igual ya es insuficiente; entonces, invito a este Concejo a que vayamos analizando a tomar con toda la responsabilidad, que estoy seguro pues tenemos prestantes concejales y concejalas, para mitigar en forma definitiva la movilidad de Quito y no evidentemente con soluciones parches.

Se está trabajando en la tecnificación, se está trabajando en la semaforización inteligente en estas olas verdes, en que podamos tener ya una respuesta de una racionalización del tránsito, las medidas de restricción ya veníamos avanzando con la del Pico y Placa, que desde mi punto de vista y de los técnicos se tomó sin una precaución de no incentivar la compra de otros vehículos, si hay esa preocupación de que en realidad quienes puedan hacer un sacrificio económico de comprarse vehículos usados de menor valor, pero para eso a la par tenemos que incentivar y mejorar el transporte público, un servicio que también ya no da más, ese transporte público donde se transportan casi el 70% de los 3'000.000,00 de quiteños, un transporte que va correteando, un transporte que te roban, un transporte que no respeta las paradas, un transporte que contamina, un transporte que da maltrato, un transporte que no tiene un sistema de recaudo; todos esos temas los estamos involucrando en esta administración y será el Concejo quien analice evidentemente con responsabilidad, las mejoras del transporte público para justamente ir hacia donde van todas las ciudades modernas, a desincentivar el uso del automóvil.

¿Por qué compramos automóviles?, ¿por qué compramos vehículos? Porque no tenemos un buen transporte público, entonces, creo que hay mucho por hacer y que debemos comenzar a trabajar con esta responsabilidad, confiando en expertos técnicos que vayan dando todas estas iniciativas que confluyan hacia una solución definitiva de la movilidad. Tendremos que analizar la misma Ordenanza, habla de los seis meses, hay que ir estudiando, tenemos que analizarla.

El Metro de Quito tal como está concebido ahora sí es parte importante de la movilidad, pero tenemos que seguir creciendo, caso contrario, igual no será una solución de acuerdo a lo que dicen los técnicos, tenemos sólo 22 kilómetros de un Metro, entonces, tendremos que ir pensando hacia la Ofelia, tenemos que ir pensando hacia Carapungo, Calderón, la conectividad hacia los Valles hacia Machachi; son los retos que no se dan de la noche



a la mañana pero qué tenemos que ir sentando ya en el debate esas soluciones conjuntamente con los Cantones vecinos, conjuntamente con la Prefectura; tenemos que trabajar en esos temas.

La señalética, la señalización, desde luego, parte importante de los problemas de movilidad que tiene la ciudad capital, la cultura ciudadana que a veces nos ha tocado con la ley en la mano invitar a las autoridades a respetar el espacio público, a respetar la vereda, respetar al peatón, no parquarse ni estacionarse donde nos sea más fácil; entonces, creo que todos esos temas van confluyendo para que podamos darle este gran Plan Maestro de Movilidad señor concejal, señores concejales; el respeto a la Ley de Tránsito del ciudadano común y corriente, lo que tiene que ver con el "carpooling", hasta que momento este Concejo tiene que analizar también que te movilices en un vehículo Ford bronco del 78 de un solo pasajero, o que te puedas movilizar en un eléctrico de cuatro a cinco pasajeros, no puede ser que el uno pagué igual que el otro, cuando el uno contaminada, usa un espacio, y el otro no contamina, optimiza el espacio; tenemos que incentivar ese tipo de transporte alternativo. Desde luego que lo que significa todas estas modalidades de transportes alternativos también tienen que ir de la mano, el scooter, la bicicleta, en los corredores para poderse trasladar, la seguridad en el transporte público; desde el día de ayer hemos tomado la decisión de que en cada unidad de transporte público municipal este un Policía Metropolitano, haciendo lo que le compete la ley, disuasivo por el momento, y porque así dice la ley y en coordinación con la Policía Nacional, con las autoridades de justicia, pero no puede ser que el Trole de Quito pueda tener 300 robos al mes, tenemos que ir mejorando el transporte público donde se maneja, el 70% del transporte de Quito está en el transporte público, en una empresa que también este Concejo tiene que analizar el rol de lo que ha significado el transporte del Trole, innovador, moderno, eléctrico, de vanguardia en su momento a 23 o 24 años de su creación, y hemos vuelto a comprar vehículos que contaminan y no se ha renovado esta flota.

En estas empresas como el Trole donde hay contratos millonarios con empresas que recaudan los dineros del Trole, y cuando yo pregunto ¿Cuánto se recauda? Dice \$15,00, \$20.00 en cada parada, tenemos que haber pagado, no en esta administración desde luego, pero los contratos espero que ya se cumplan y pediremos cuentas a quienes hicieron esos contratos bárbaros en contra de la ciudadanía, en contra de una empresa pública; estaban queriendo licitarse un contrato de guardias de seguridad más de \$6'000.000,00 seguridad para el Trole cuando tenemos 300 robos al mes. Entonces, hemos tomado la decisión de que ahora en cada unidad hay un Policía Metropolitano. Invitó al gobierno nacional también que se sume con lo que le corresponde su competencia, para

tener también la presencia del uniformado y darle esa seguridad del transporte público, caso contrario nunca va a parar esto, siempre vamos a querer comprar un auto porque yo no quiero que me roben, o no quiero que me maltraten, no quiero estar trasportándome en esa forma en la que tanto el privado como el público tenemos que ir cambiando.

Los estacionamientos a la par tenemos que ir generando ya esa cultura de tener espacios también donde podamos dejar nuestros automotores; mucho por hacer el señor concejal coincido con usted, pero hemos tomado esta decisión porque comienzo una fase agresiva de repavimentación, y es cierto lo que usted dice, vamos a repavimentar todos los cuatro años, porque Quitó está destruido toda su vialidad de primer, segundo y tercer orden, y tenemos que asignarle ese presupuesto para que tengamos una ciudad digna como se merece la capital, y desde luego van a encontrar vehículos, volquetas, conos, trabajadores, medias vías cerradas, y por eso nuestra preocupación que a más de los problemas de movilidad que tiene la ciudad con estos trabajos de repavimentación, realmente quienes van a salir perjudicados es la ciudadanía, por eso pido disculpas a la ciudad de Quito por tomar estas medidas, que hay que evaluarlas en seis meses, la repavimentación tardará 7, 8, 9 meses, pero en seis meses como manda la Ordenanza estaremos evaluándolas.

En ese sentido tenemos que decirle a la ciudad, que a veces hay que tomar estas medidas que no son nada fáciles de hacerlo. Vamos a continuar dando la palabra a los demás señores concejales, no sé si el señor Secretario de Movilidad quiere también hacer alguna acotación en torno a la intervención acertada, y desde luego coincidimos con el señor concejal Eduardo Del Pozo, tenemos que ir trabajando en esa línea está administración, este Concejo, de ir tomando todos esos insumos que usted a mencionado y que seguramente todos los señores concejales tendrán para apoyar y aportar, para que podamos darle solución a la movilidad que es uno de los problemas más álgidos que tiene la ciudad, la primera ciudad en población del Ecuador.

Por favor señor Secretario.

Salen de la sala de sesiones los concejales Dr. Mario Granda; y, Mgs. Juan Carlos Fiallo, a las 12h46 (19 concejales)



Lic. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad: Gracias señor Alcalde. Señor concejal sólo si me permite hacer un par de puntualizaciones y acotaciones.

El video que vimos el sobrevuelo y luego de modelación corresponde a las Naciones Unidas y Amazonas, y las Naciones Unidas si está en el Plan de Intervención desde la avenida América hasta avenida Seis de Diciembre, y justamente habíamos tomado esta vía para hacer la simulación porque es la que puede generar un conflicto por el bloqueo de vías.

La otra acotación que quería hacer, es un poco más del 1% de las vías que se va a intervenir, pero tienen el 40% de la carga vehicular, entonces, eso es también importante tomar en consideración, no es lo mismo pavimentar una vía de aquí del centro histórico que pavimentar las mismas Naciones Unidas, entonces, la carga vehicular está concentrada en este porcentaje pequeño sí, pero de gran necesidad para la movilidad de la ciudad.

Ahora bien, en lo que respecta al Plan Maestro 2009-2025, todo Plan Maestro de Movilidad, de eso puedo dar fe, son conceptuales y si usted lee concejal el plan maestro es muy conceptual, nos dice, no sólo este todos los planes maestros de movilidad nos dicen el qué hacer y cuál es la tendencia mundial en movilidad que se debe implementar en tal o cual ciudad, por ejemplo, el plan maestro siempre se va a referir a la pirámide de la movilidad y eso lo encontrará en todos los planes maestros de las diferentes ciudades del mundo. Entonces nos dice qué es lo que hay que hacer, y en base a ese qué es lo que hay que hacer, cada administración tiene que buscar el cómo hacerlo.

¿Cómo vamos a hacer acá para poder mejorar la movilidad? Algo que compartimos plenamente y lo hemos conversado en varias ocasiones, hay que organizar y fortalecer el transporte público, ese plan maestro como la tendencia mundial nos dice cómo paso número uno hay que fortalecer el transporte público porque sólo así vamos a garantizar que el dueño de un vehículo particular deje su vehículo en casa y pueda utilizar el transporte público, y ahí se van a generar las otras alternativas de movilidad no motorizada como la bicicleta o la caminata. Ese es el concepto el concepto mundial.

Dentro del ¿Cómo lo vamos a hacer en aquí en Quito? Estamos hablando de ciclo vías también dentro de esta repavimentación en el sur se va a ser por primera vez una ciclo vía que una a las principales vías del sur; estamos trabajando en la bicicleta pública, se va a lanzar el proceso de bicicleta pública en los en los próximos días, hemos trabajado

con esto también con algunos señores concejales para recibir sus aportes; pero también en esos en esos planes maestros que responden a una tendencia mundial y a un concepto mundial hay algo que es muy importante, que todos nos dirigen a la restricción vehicular, es decir, al que tenemos que sacar de la vía es el vehículo particular, no motivarlo, no fomentarlo, una de las medidas de restricción vehicular mundial son restringirlas en horarios, otras son por ejemplo los peajes altos, estacionamientos caros, límites de velocidad como las zonas treinta, impuestos y tasas que lo que hacen es limitar el uso del transporte particular; y una de esas medidas mundialmente aceptadas y tomadas es la que estamos presentando hoy.

Usted tiene mucha razón en lo que respecta a que hay que cambiar el transporte público de la ciudad y eso es lo que estamos pretendiendo hacer, y me adelanto a decir que esto será un trabajo de todas las personas que estamos aquí, porque el letargo que tiene el transporte público en nuestra ciudad es de 50 años, ese es el retraso que tenemos, pero tenemos que dar el golpe de timón y en conjunto sumando voluntades y mancomunadamente trabajando, estoy convencido que lo vamos a conseguir.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muchas gracias, para dar la palabra al señor concejal Omar Cevallos solamente decirles que, me olvidaba de la implementación de la tercera placa, tiene que tratarse ya de forma inmediata para la ciudad de Quito; la eliminación de peajes, el peaje del túnel Guayasamín está previsto eliminarlo el mes de diciembre, eliminarlo físicamente, porque ya tendríamos métodos modernos, totalmente actuales para cobrar el peaje, y son parte de las soluciones de la movilidad; hemos hecho contacto con el Consejo Provincial también para que la Autopista General Rumiñahui, la Inter valles, lo que tiene que ver con peajes en el Distrito Metropolitano, puedan tomar esa misma homologación, eliminarlos.

Tiene la palabra señor concejal Omar Cevallos.

Concejal Sr. Omar Cevallos: Gracias señor Alcalde, compañeros.

Quiero hacer una pregunta puntual para el señor Secretario para luego hacer mi intervención. ¿Este plan maestro que usted conoce, es del 2009 al 2025?

Lic. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad: Sí, (Fuera de micrófono)



Concejal Sr. Omar Cevallos: Gracias. La decisión que se toma de restricción vehicular es una decisión administrativa y yo congratulo que usted haya puesto el punto del orden del día este punto, porque es uno de los temas que se trata en todo lado y en todo lado nos preguntan a los concejales ¿Cuáles fueron las motivaciones?, ¿a dónde va el alcance?, ¿qué es lo que vamos a hacer?, ¿cuáles son las alternativas? Por lo tanto, es importante, y esto lo digo porque es una decisión administrativa, este Concejo no tiene competencia para resolver si quitar o no quitar la decisión administrativa que ha tomado la Alcaldía con la Secretaría de Movilidad; por lo tanto, todo lo que nosotros ahora expongamos y digamos sin duda va a enriquecer esta decisión que usted tome, pero yo creo que tenemos que tener claras las competencias de cada una de las partes que tiene el Municipio de Quito.

Voy a comenzar por algo que es importante que, si es que el plan maestro está aprobado del 2009 a 2025, más bien cabe la pregunta primera señor Alcalde ¿Qué se hizo en las dos administraciones pasadas?, ¿se siguió el plan?, ¿en este plan que estaba diseñado la gran idea de movilidad?, ¿se siguió a rajatabla todas las cosas que se decía en ese plan?, ¿las diferentes Comisiones de Movilidad exigieron lo que se está exigiendo ahora? Entonces señor Alcalde, creo que tenemos que ponernos en los zapatos de los que estamos ahora manejando el Concejo Metropolitano, creo que es mucho mejor tomar decisiones, aunque nos den... “palo porque bogas palo porque no bogas”, que quedarse 4, 5 años sin hacer nada, creo es que es mucho más responsable tomar decisiones que muchas veces puede perjudicar a la ciudadanía, pero es mucho más perjudicial pasar cuatro años sin hacer nada para mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos.

Por eso sí creo que hay que tomar esta decisión, pero creo que hay que hacerlo de manera muy clara con la ciudadanía, debemos comunicar lo que hacemos. Dije la vez pasada, esto tiene que saber la ciudadanía claramente lo que se va a hacer, se tiene que saber ¿Cuáles son las vías que se van a intervenir? Se tiene que saber ¿Qué día se va a intervenir en estas vías? Se tiene que saber ¿Cuáles son las vías que tienen alternativa los ciudadanos para circular? Se tiene que hacer absolutamente coordinado entre las tres empresas: entre la Empresa Metropolitana de Obras Públicas, la Secretaría de Movilidad y la AMT, sin duda alguna nos preguntamos ¿Por qué a las cinco de la mañana y no a las seis? Ya lo ha dicho el Secretario de Movilidad:

“¿Acaso el transporte público ya va a estar disponible a partir de los cinco de la mañana? O se va a tomar esas precauciones para que el usuario que ya no va a sacar su vehículo, tenga la alternativa que aquí se ha manifestado”


Acta de la sesión No. 020, ordinaria.

Pues hay que darle alternativa. Creo que sin duda alguna tenemos que generar un plan maestro y tendríamos que revisar este plan maestro, y este plan maestro tendría que revisarlo la Comisión de Movilidad y pasarlo a Concejo para ver qué se ha cumplido qué no se ha cumplido, o talvez, estamos como casi todas las sesiones del Concejo señor Alcalde hablando de la falta de planificación.

Acabamos de aprobar el punto anterior, la famosa intención de vía que tal vez el funcionario que puso esa intención de vía ni siquiera conoce el sector de dónde queda la intención de vía, acaso las personas que hicieron este Plan Maestro de Movilidad, que me imagino será una consultoría de esas que se hacían en administraciones pasadas, carísimas, ¿Acaso las personas que hicieron este plan de movilidad estaban claros de la realidad que sufre la ciudad ahora? Entonces creo señor Alcalde que esto tenemos que revisarlo y tenemos que poner a discusión este Plan Maestro de Movilidad, pero no nos podemos quedar sin hacer nada, la ciudad tiene que avanzar con esa visión que estamos planteando; por eso es que nosotros cuando planteemos la nueva visión de ciudad tenemos que tomar en cuenta todo lo que ha dicho Eduardo, está clarísimo, nosotros queremos dejar un legado a la ciudadanía, tenemos que pensar en qué ciudad queremos de aquí a veinte, treinta años, y ese es el compromiso que tenemos nosotros.

Creo señor Alcalde que lo más importante en esta medida, tendrá que verse algún tipo de salvoconducto, algún tipo de excepciones como, por ejemplo, el tema de reparto de alimentos perecibles, otros temas que no tiene que ver mucho con la decisión que nosotros tengamos, el tema de la carga pesada de los cabezales que depende ya no de las decisiones que tome la ciudadanía sino del despacho de aduana. Un cabezal está esperando veinticuatro horas en aduana que le despachen y a veces demoran, entonces ese cabezal no puede coordinar la entrega o ingresos a la ciudad porque no depende ni de nosotros ni del propio propietario del cabezal. Entonces, creo que el Secretario de Movilidad debería tener varias alternativas para todo este tipo de problemas que sí se va a generar con esta restricción.

Creo señor Alcalde que tenemos que seguir trabajando, tenemos que repavimentar, ojalá este 1% que ya lo ha dicho el señor Secretario que acoge a el 40% de la congestión vehicular, entonces estamos resolviendo un problema no del 1% de repavimentación sino estamos resolviendo un problema del 40% de las vías que acoge la mayor cantidad de congestión de la ciudad.



Señor Alcalde, repito, creo que está bien que usted haya traído al seno de este Concejo esta discusión, pero es decisión administrativa, espero que con los comentarios y opiniones que damos los concejales usted se pueda nutrir más para que tome la resolución definitiva y nosotros estar enterados de lo que pasa con esta medida.

Gracias.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muchas gracias señor concejal Omar Cevallos, tiene la palabra la señora concejala Analía Ledesma.

Concejala Mgs. Analía Ledesma: Muchas gracias señor Alcalde, muy buenas tardes compañeras concejalas, compañeros concejales, público presente.

Acaba de intervenir mi compañero Omar Cevallos y comparto mucho con lo que acabas de decir, me queda un par de preguntas para el señor Secretario que habíamos conversado con respecto a los planes de mitigación que van a ser implementados para los transportes de carga de alimentos, ¿Qué es lo que va a suceder con estos planes de mitigación?, ¿se extenderán salvoconductos?, ¿cómo va a funcionar esto?

Asume la presidencia el concejal Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito, a las 12h59. (18 concejales)

Y también quisiera saber. He tenido la inquietud de algunas personas con discapacidad que trabajan en taxis y se quedarán varios días sin su puesto de trabajo, entonces también tengo esta inquietud.

Me gustaría también preguntarle si es que también tenemos un plan de contingencia con respecto al transporte público, puesto que se ha anunciado que la situación del Trolebús está realmente complicada y que se han retirado incluso unidades, y desde ya el transporte público tiene problemas y está abarrotado; entonces, en esta franja horaria también desde las cinco a las seis de la mañana que van y dejan en sus parqueaderos los que tienen auto ¿Qué va a suceder? Pero especialmente el tema del transporte público puesto que como miembro de la Comisión de Movilidad sí he recibido bastantes quejas de parte de los usuarios y me gustaría saber ¿Qué es lo que se va a hacer en ese tema?

Esas serían mis preguntas señor Secretario, muchas gracias.


Acta de la sesión No. 020, ordinaria.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Por favor señor Secretario.

Lic. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad: Gracias señora concejala.

En lo que respecta al transporte de carga, justamente cuando veíamos el primer video, hacía notar la diferencia de congestión que genera el transporte comercial de taxis a diferencia del transporte de carga pesada mediana y carga liviana, a pesar de que los dos tienen casi el mismo parque automotor, el transporte de carga pesada mediana y liviana tiene el 4% y el de taxis 3.9% casi casi que igual, la incidencia en congestión entre el uno y el otro es distinta. En el caso de la incidencia de los taxis dependiendo de la zona va entre un 23% hasta un 35% de ocupación de la vía como lo vimos en el video, veíamos que la calle Amazonas estaba prácticamente llena de taxis, esto nos indica además que hay una sobre oferta de ese servicio en la ciudad.

Entonces el taxi está todo el tiempo circulando sobre la vía y eso genera una incidencia de congestión, versus que el transporte de carga pesada, mediana y liviana tienen origen destino, es decir, salen de un lugar, despachan y salen de circulación, que es lo que pasa en la gran mayoría; es decir, la incidencia de ellos en la congestión no llega ni al 2%. En ese sentido, las alternativas que se pueden tomar es darles autorizaciones en franjas horarias, para esto nosotros hemos conversado con los diferentes sectores de la producción de la ciudad para que también nos entreguen información, vale la pena aprovechar esta coyuntura porque la Secretaría de Movilidad no tiene datos sobre cómo se mueve el transporte de carga pesada, mediana y liviana, no tenemos esa información, y una información básica para poder determinar orígenes y destino, qué tipo de carga lleva, a qué hora se mueven en la ciudad, es tener un inventario de flota, y en eso las cámaras de producción, de industriales, el comité empresarial con los que nos hemos reunido, y además los sectores del transporte, se han comprometido en ir entregando toda esta información que va a ser de gran utilidad no sólo para esta coyuntura por esta medida, sino por una proyección de futuro de la ciudad, como por ejemplo, poderles entregar en ciertas zonas espacios de carga y descarga y así evitarnos el que un camión de carga liviana o mediana se pare en cualquier intersección y empiece a descargar sus productos generando congestión, ¿Por qué hacen eso? Porque no existe una zona específica de carga y descarga, y porque tampoco sabemos a qué hora se mueve. Entonces esta información que en un primer momento habrá que tabularla, habrá que analizarla, darle una buena lectura, nos permitirá en un futuro poder tener una mejor coordinación y planificación.



Vale también recalcar que el comité empresarial, las diferentes Cámaras, se han comprometido en poner sistemas de georreferenciación que nos van a ayudar en mucho el control y poder tener el origen destino y saber cómo se mueven este tipo de sectores. Entonces, aquí cabría, están dentro de la restricción, pero dentro de esa restricción tienen una franja horaria con una autorización para que pueda mover su carga dependiendo de la información que ellos nos hayan entregado.

En lo que respecta a la discapacidad, las personas con capacidades especiales están exentas, tienen sus salvoconductos, las personas que tiene su salvoconducto actual les sirve, ojo, el salvo conducto es para la persona ¿Esto qué quiere decir? Que sí toma un taxi esa persona porque quizás no pueda manejar por su discapacidad, pero si está exento, bueno, es poco probable que una persona con discapacidad tenga permiso para conducir, es un número muy reducido, pero tienen también su licencia especial de discapacidad, y obviamente su salvoconducto.

En lo que respecta al transporte público actual, se ha conversado con los sectores gremiales para aumentar la cobertura en lo que respecta a tiempo y espacio, como bien lo dijo el concejal Del Pozo, en la actualidad no podemos garantizar un mejor servicio porque eso conlleva otros tipos de acciones, otro tipo de parámetros, que reitero, se los podrá conseguir con el apoyo mancomunado de todos estos los que estamos aquí presentes.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Tiene el uso de la palabra la concejala Soledad Benítez.

Concejala Mgs. Soledad Benítez: Alcalde. Primero, no quiero dar mi posición sobre la medida porque tengo justamente algunas preocupaciones; dos, somos conscientes que es una responsabilidad administrativa, por lo tanto, del Alcalde; tres, no coincido con lo que señalaba el concejal Cevallos en el sentido de "yo no quiero residir en el pasado", no me importa lo que hicieron o hicieron yo estoy viviendo ahora y quiero trascender sirviendo a la ciudad y hacerlo de la mejor manera con total y absoluta responsabilidad y ética. Entonces, realmente lo que hicimos, no hicimos creo que no conviene, creo que también hay que dejarse de muchos odios no nos ayuda, no ayuda a construir nada, y luego como digo sí y es nuestra responsabilidad ofrecer a la ciudad y creo que ese es el reto de construir o estructurar y garantizar el funcionamiento de un sistema integral público de calidad, de movilidad y esa es nuestra preocupación o al menos esa es mi preocupación y ojalá podamos aportar en poquito hacia construir esto, y creo que las


Acta de la sesión No. 020, ordinaria.

medidas que se tomen tienen que encuadrarse en este marco; o sea, yo sé decir medio ordenado, de alguna manera hay que actuar, porque si actuó de una manera que no corresponde al sistema es medio... no sé, yo necesito esas coherencias.

Pasando luego que esto es lo fundamental para mí, tengo algunas preocupaciones, nosotros como concejales hay una normativa vigente y por lo tanto hay que revisar qué se está haciendo o qué se está cumpliendo con relación a esto; justamente en una resolución de la alcaldía la C-017, en el artículo cuatro se plantea uno de los temas que es la planificación y evaluación, entonces yo digo, sí estamos planteándolos una medida como estás ¿Cuáles con los resultados de esa evaluación? sí, por que ahí tendría el Alcalde algunos insumos para tomar esta medida y hacerlo con mayor justificación si quiere.

También se plantea en ese artículo el tema de los indicadores de movilidad, que permitan dar a conocer el efecto de la medida, cierto eso es parte fundamental.

Quiero preguntarle igual al Secretario sobre el artículo seis, la señalización vial ¿Está hecha esa señalización?, he insistido, no estoy preguntando lo que se hizo sino para tomar esta medida ¿Estamos actuando en función de lo que plantea esta resolución?

Me preocupan, justo ahora escuchaba el tema de los parqueaderos en las noticias, digo, estuvieron pensados para unas horas determinadas, hoy pensando en que es todo el día ¿Hay capacidad para dar respuesta a una de las demandas de la ciudadanía? Eso, por un lado.

No sé si estoy en el orden, pero otra normativa es la resolución C-0111 y ahí nos plantean un tema que dice así el artículo uno:

“Adoptar como política institucional la coordinación y adecuación de las medidas adoptadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en materia de movilidad con la programación de la ejecución de la obra pública, y en tal virtud (...)” Recomienda algunas cosas.

La a) dice:

“La disposición de los artículos anteriores se mantendrá vigente o podrán ser reformados sobre la base de estudios que para el efecto realice la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano, de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano”

Yo quisiera saber, se está tomando una medida, sé que es una nueva administración, ¿Qué se tiene sobre estos estudios?, ¿hizo la Secretaría?, ¿cuenta con estos estudios?, ¿cuáles son los resultados de esos estudios?, ¿los efectos o impacto de la medida tomada en tiempos anteriores? Pero esos son insumos para plantearnos ahora una medida como la que está planteando la administración.

En el artículo ocho igual, una disposición transitoria se plantea lo siguiente:

“A efectos de mantener informada a la ciudadanía, la Secretaría de Movilidad difundirá los indicadores de movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, que al menos deberán contemplar entre otros la velocidad (...)”

Yo digo ¿Qué pasó con el cumplimiento de estos indicadores?, igual al Secretario, frente a esta disposición transitoria, insisto, no es la administración ahora, no es la administración actual, pero ésta en una Ordenanza, frente a esto que legalmente el Procurador se pronuncie también.

Con relación a la octava también me parece que es importante, dice:

“Encárguese a la Secretaría de Movilidad para que, en el plazo de treinta días contados a partir de la aprobación de esta Ordenanza Metropolitana, presente al Alcalde Metropolitano para su aprobación, las normas e instrucciones de carácter administrativo necesarias para su aplicación”

Igual vuelvo a preguntar ¿Cuáles son esas normas e instrucciones que está utilizando la administración? o ¿Qué pasó, insisto, con el planteamiento de lo que señalan estas disposiciones?

Hasta ahí mi intervención Alcalde.



Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias concejala Benítez, señor Secretario sírvase dar respuesta a las inquietudes de la concejala.

Lic. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad: Gracias señora concejala por sus preguntas.

La medida de restricción de Pico y Placa tiene que ser informada semestralmente al señor Alcalde, sobre el impacto que está ha tenido en la circulación vehicular de la ciudad. En ese informe se establecen los indicadores a los que usted hace mención y efectivamente prácticamente recién posesionados ya emitimos el informe sobre la restricción vehicular de Pico y Placa, es decir, en el mes de junio cuando se terminó el semestre se envió al señor Alcalde el informe respectivo sobre la efectividad de la restricción vehicular, y justamente con los indicadores que se presentaron en el informe, si usted lo desea le podemos hacer llegar también con todo gusto y claro cualquier persona que necesite se puede pasar el informe previo del semestre del impacto que tuvo el Pico y Placa, ahí están establecidos los indicadores al cual hace referencia usted, y justamente esos indicadores son los que nos llevaban a pensar que si es que había una intervención de la vía necesitábamos tomar otro tipo de restricción, porque con los indicadores actuales en condiciones actuales sin intervención de vía, ya la medida estaba perdiendo eficiencia y eficacia. Entonces, más aún si es que se cerraba las principales vías de la ciudad que tienen la mayor carga vehicular y de tráfico, iba a generar un mayor impacto, y esa primera evaluación es la que nos permitió tomar la decisión que ahora se está tomando, fue un gran referente para poder tomar la decisión que se está tomando actualmente.

En lo que respecta a la señalización, justamente en la repavimentación se establece ya un nuevo formato enmarcado dentro de la ley y de la norma INEN, para la nueva señalización que va a ir en las vías donde se está considerando particularmente las zonas de seguridad o los conocidos paso cebra, que son zonas que no han sido tomadas con mucha consideración en la actualidad, entonces, vamos a tomar en consideración aquello porque además es un mandato legal también, que las intersecciones que tengan principalmente cuatro cruces de vía, estén debidamente señalizadas no sólo en la parte peatonal sino también con la señalética o con la señalización que impida el bloqueo de la intersección.

En lo que respecta a las ciclo vías, como lo había mencionado al inicio, en el sur va a establecerse una ciclo ruta que está siendo trabajada con la EPMMOP y con la Secretaría

de Movilidad, con el aporte de algunos señores concejales que nos han solicitado ciertas puntualizaciones técnicas que han sido de mucha importancia y que han sido tomadas con la importancia que se merecen por parte de la Secretaría.

¿No sé si está despejada todas las dudas o hay alguna adicional?

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Concejal Fernando Morales tiene el uso de la palabra.

Concejal Abg. Fernando Morales: Muchas gracias. Se ha mencionado en intervenciones anteriores que es competencia administrativa exclusiva del Alcalde, pero no se está tomando en cuenta un factor, la Ordenanza Metropolitana No. 305 en su artículo I.472, tiene desde la a) hasta la h) en su nomenclatura. En la compilación del Código Municipal no se coloca la letra h), y justamente la letra h), porque se entiende que el Código Municipal es una compilación, la letra h) menciona la excepción de los taxis legalmente registrados en el Distrito Metropolitano de Quito; es decir, no deberían los taxis estar tomados en cuenta en la medida de la restricción vehicular.

Adicional a esto hay un derecho constitucional, el artículo 35 de la Constitución el derecho al trabajo, los señores taxistas se están organizando, nos están visitando, están preocupados, están dispuestos a poner las acciones legales, acciones de protección que ellos consideran pertinentes, porque se está limitando su derecho al trabajo, son cuatro días al mes que ellos son perjudicados con esta medida, por lo tanto, les invito a los señores concejales, al señor Alcalde, al equipo del señor Alcalde a que se revise justamente esta omisión, este olvido en la compilación del Código Municipal, porque si es una compilación tiene que ser una copia textual, y aquí los taxis en las excepciones están tomados en cuenta; por favor señor Alcalde esto es importantes para que los señores taxistas, sobre todo no sean perjudicados en su derecho laboral con esta omisión en la compilación.

También me preocupa el tema de la carga liviana, porque ni en la Ordenanza ni tampoco en la resolución se menciona sobre los vehículos de carga liviana, es decir, hay vehículos que llevan a los hospitales de manera de carga liviana llevan agua, llevan oxígeno, llevan algunos elementos; entonces, eso también debe especificarse ¿Cuál va a ser exactamente la medida que se tome con los vehículos de carga liviana?



Y también me reservo el criterio que tengo sobre la medida del "Hoy No Circula", en la parte que le compete al Alcalde obviamente tenemos que respaldar la acción que esté realizando, pero en la parte que le compete al Concejo Metropolitano y en el capítulo catorce, el artículo cuatro, 2.72 en las excepciones, por favor que se tome en cuenta eso.

Gracias.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:

Gracias concejal. En la exposición que hizo el Secretario de Movilidad explicó la razón de la derogatoria del literal h), de todas maneras, nuevamente el Secretario va a hacer esa exposición y luego le voy a pedir al Procurador que también exponga su criterio.

Señor Secretario.

Lic. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad: Gracias señor concejal Morales. Al parecer existiría un eslabón perdido entre la Ordenanza No. 305 que fue derogada por la No. 001, y como usted bien dice sería una copia prácticamente de la No. 305; pero hay una Ordenanza la No. 0047 que fue firmada el 15 de abril de 2011 por el doctor Augusto Barrera, en el cual se establece el Régimen Administrativo para la Prestación del Servicio de Taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, y en la disposición derogatoria séptima se establece que:

"Desde la fecha en que, de conformidad con esta Ordenanza se establezca el mecanismo de participaciones de las operadoras y titulares de los vehículos destinados al servicio de taxi en los planes de movilidad, se deroga el literal h) del artículo uno, cuatro, siete, dos, de la Ordenanza Metropolitana No. 305".

Es la Ordenanza No. 047 de 15 de abril del 2011.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:

Señor Procurador, sírvase dar respuesta a la inquietud del concejal Morales.

Dunker Morales Vela, Procurador Metropolitano: Muchas gracias señor Vicealcalde.

Compartiendo en principio el criterio que ha expuesto el señor Secretario Movilidad respecto de la razón que explicaría la supresión de la letra h) dentro del listado de las

excepciones de la restricción vehicular, creo que conviene y desde la Procuraduría vamos a hacer un análisis absolutamente exhaustivo en relación con el proceso de formación de la Ordenanza que contiene ahora el Código Municipal, porque finalmente ahí hay una Ordenanza que, no solamente contiene esencialmente el régimen metropolitano vigente en la actualidad, sino que además derogó expresamente las Ordenanzas que existían previamente, sin perjuicio que el origen de esa supresión parecería explicarse efectivamente la derogatoria de la Ordenanza No. 047, a la que ha hecho mención el señor Secretario, conviene sobre todo en función de que se han enunciado acciones legales en contra del Municipio en función de lo que se entiende se trataría de una exclusión no justificada, un análisis más pormenorizado del proceso de formación de la Ordenanza de estos actos normativos, para ver si es que existiría ahí eventualmente algún desfase que en este momento no estoy en condiciones de informar al Concejo.

Lo que aparece en este momento es una norma publicada en el Registro Oficial que es el Código Municipal, que se entiende naturalmente que siguió el procedimiento de formación de la Ordenanza con los dos debates que exige el COOTAD y que aprobó una norma con las excepciones contenidas actualmente y ninguna otra.

Gracias señor Vicealcalde.

Salen de la sala de sesiones los concejales Luis Reina, Sr. Luis Robles; y, Mgs. Soledad Benítez, a las 13h30. (15 concejales)

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Concejala Sandoval, yo no le voy a dar el uso de la palabra, no es un punto de debate, creo que la observación planteada por el concejal Morales es muy importante está tomado en cuenta por la Secretaría de Movilidad y por la Procuraduría, y más bien cuando ya mismo le toca a usted ahí nos explica.

Concejala Brith Vaca, tiene el uso de la palabra.

Concejala Dra. Brith Vaca: En este tema, como dice el punto, dice: "conocimiento del plan de restricción a la circulación vehicular" Si es para conocimiento ya nos hemos dado conocimiento por los medios de información, entonces yo no sé para qué nos convocan ahora si ésta es una facultad exclusivamente del Alcalde de tomar una situación



netamente administrativa, no sé por qué ahorita quiere soportarse en el Concejo para esta decisión que ya veo que la tienen tomada unilateralmente, ya está en las redes sociales, está en los medios, ya se tiene previsto que se va a hacer eso.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Concejala Brith Vaca, solamente permítame explicarle para que usted tenga conocimiento. En la sesión que tuvimos en el teatro México, el concejal Eduardo Del Pozo solicitó que se incluyera un punto para tratar este tema, insistió la semana pasada y el Alcalde con total apertura dijo que se iba a poner en conocimiento y esa es la razón por la que consta en este punto del orden del día.

Concejala Brith Vaca: Pero dice conocimiento nada más.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Es conocimiento, por lo que usted dice justamente que es una resolución administrativa del Alcalde.

Concejala Brith Vaca: Muchos hemos conocido ya por los medios de información, entonces yo quiero decir aquí lo que dice la ciudadanía.

Tuve la oportunidad la semana anterior de estar en Radio Pacha y la gente llama por esto, la gente está preocupada, asustada ¿Qué está pasando? Entonces dice: "¿Por qué no se hace la repavimentación en la noche?, ¿por qué en otras administraciones sí lo han hecho? Y también ¿Cuáles son las vías que se van a repavimentar? Que es mejor que se haga un adecuado..." Esto lo dice la ciudadanía, no lo estoy diciendo yo, "¿Por qué no se dice qué vías se van a pavimentar y que vías tenemos alternas?"

Con respecto al informe que nos da el señor Abad, déjeme decirle que ya la mayoría de gente ya tiene un segundo vehículo, hasta un tercer vehículo; por eso se ha incrementado desde el 2012 al 2014, es cuando más incrementos de vehículos tiene la ciudad de Quito, entonces, ¿Por qué la gente usamos el vehículo particular? Por seguridad y porque no confiamos en el sistema de transporte. Así que yo en lo personal no considero, o sea, si es por conocimiento ya lo hemos conocido, pero no es para que se soporte esta decisión en el Concejo quiero que quede muy en claro eso.

Ahora, si el tema era para tratar el sistema integral de transporte, si realmente les interesa nuestra opinión, si realmente quieren escuchar a la ciudadanía cómo poder solventar

F
Acta de la sesión No. 020, ordinaria.

MS

esta situación del transporte, el tema de las ciclo vías, el tema de una estructura completa vial. Si tanto hablamos de Guayaquil como ejemplo, Guayaquil tiene las calles unilaterales, grandes vías de descongestión que se puede ir de bien al norte a bien al sur en tiempos considerables, no como aquí en tres cuadras me hago veinte hasta treinta minutos, sí, entonces yo si considero que si vamos a hacer algo hagámoslo bien y hagámoslo ya, y si es necesario hacer estas mesas de trabajo ya urgente, no estas medidas parche con todo el respeto, la ciudad necesita medidas serias, no medidas parches; trabajemos en el sistema integral de transportes pensemos y vamos ya más allá, al uso adecuado del transporte, a la exigibilidad de un transporte eléctrico, de un transporte inclusivo, pensado en las personas con discapacidad permanente y temporal, porque todos nosotros somos candidatos a tener una discapacidad temporal y el sistema de transporte como está ahorita determinado no nos permite una movilidad, Quito no es una ciudad inclusiva ni pensado en ese tema.

Entonces, si queremos hacer las cosas hagámosla bien, si solamente se va a repavimentar el 1% de las vías de la ciudad, creo que no conviene una medida de esta naturaleza, creo que sí es factible hacer una buena reorganización de las vías mientras están en este proceso de la repavimentación, y no hagamos parches, hagamos las cosas bien, si en las otras administraciones no hicieron las cosas bien, yo sí quiero y yo siempre me he caracterizado por hacer las cosas correctas y hacer las cosas bien, si nos tiene que llevar un poquito de tiempo depende también de la agilidad, sabemos la necesidad pero no podemos tomar éste tipo de medidas parches.

Pero vuelvo y repito, esto es una decisión del señor Alcalde, sus asesores, usted también señor Secretario, así que la responsabilidad es sólo de ustedes, no es para que se soporten o se sustenten en una decisión del Concejo. Hasta aquí mi intervención.

Y si quieren hacer el sistema con mucho gusto sentémonos a hacer realmente estas mesas de trabajo con la ciudadanía, con el transporte y hagamos lo que nos corresponde hacer, lo correcto, si no hay este sistema integrado de transporte hagámoslo ahora y pongamos tiempo. Esa es mi posición, yo no comparto el "Hoy No Circula" porque esto va a tener una respuesta de la ciudadanía,

Gracias.



Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias concejal Vaca, señor Secretario hay dos inquietudes que tenía la concejala, le ruego responder el uno es la repavimentación y lo otro el 1%.

Lic. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad: Gracias señora concejala por su intervención.

Se va a hacer un trabajo de 24/7, se va a trabajar durante los siete días las veinticuatro horas, sí se ha pensado en hacerlo en la noche justamente para tratar en lo posible de terminar la intervención en los ocho meses que está previsto, también se está haciendo de manera simultánea, no se ha hecho por sectores porque si se haría por sectores se alargarían el tiempo de intervención y no podríamos continuar con la fase dos.

En lo que respecta al 1% que es en realidad un poco más cerca del 2% de intervención en las vías, pero estas tienen el 40% de carga vehicular, es decir, una de las vías, para tener tan sólo como ejemplo que se van a intervenir es la Simón Bolívar, y ahí tenemos una alta carga vehicular, representa porcentualmente en la repavimentación un bajo porcentaje pero en carga vehicular es muy alta, de igual manera las Naciones Unidas o la Alonso de Angulo en el sur, la Seis de Diciembre o la Eloy Alfaro, son vías de alta congestión, que reitero, porcentualmente en infraestructura no son tan altas pero en congestión sí tiene un porcentaje considerable.

¿No sé si alguna otra pregunta más que usted desee que le sea absuelto?

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Audio para concejal Vaca por favor.

Concejala Dra. Brith Vaca: Como digo esa era una de las inquietudes que me hicieron en la radio, esa es una inquietud de la ciudadanía, entonces, ahí ciudadanía ya puede saber que esa vía que va hacer repavimentada, entonces esa era más mi inquietud.

Otra cosa, la gente no sale a las nueve y media, por lo general la gente sale antes de las siete de la mañana, porque la mayoría de gente que se moviliza o que tiene su transporte tiene un horario de entrada a partir de las ocho de la mañana, y de hecho yo eso hago, yo vengo aquí antes de las siete de la mañana los días que tengo Pico y Placa y los días que no llegó antes de las ocho y me voy pasada las siete y media, eso es lo que la mayoría de gente responsable en la ciudad de Quito hacemos, ¿No sé qué consultoría o qué


Acta de la sesión No. 020, ordinaria.

informe le dice que salimos pasadas las nueve y media? La mayoría de la gente sale antes de las siete. Y esa sí es mi preocupación, si nos toca salir antes de las cinco y media entonces tocará que nos abran la puertita aquí antes, porque se asustan cuando uno llega antes de las siete.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:

Gracias concejala, sí vale la pena también recordarle que cuando vino el Gerente de la Empresa de Obras Públicas, hizo la exposición sobre la repavimentación, publicó toda la lista de vías que van a ser ejecutadas en la repavimentación, y eso está en los canales oficiales de la Empresa de Obras Públicas Municipales.

Tiene el uso la palabra la concejala Gissela Chalá.

Concejala Sra. Gissela Chalá: Buenas tardes Alcalde, compañeras y compañeros concejales y concejalas, público presente, señores funcionarios. Señor Secretario, bueno algunas preocupaciones, ojalá estuviera aquí el Alcalde porque es él quien ha frentado esta medida que evidentemente usted le ha asesorado señor Secretario.

Sólo algunas cosas. La primera que la información que le he pedido a un no llega a mi despacho. La segunda es que, cuando vemos a la movilidad como una herramienta equitativa que brinde oportunidades a la ciudadanía y no vemos la movilidad como conectarse un punto otro punto eso ya nos da una visión un tanto distinta, ¿Qué voy a decir? Lo que ya mis compañeros que me han antecedido con la palabra ya lo han expresado, pero sí puedo plantear estas necesidades en que este plan de movilidad, este Plan Maestro de Movilidad que lo hablaba del concejal Del Pozo. Eso es lo que venimos a escuchar nosotros hoy, con cronogramas.

Cuando dice el tema de cómo se va a incluir movilidad no motorizada en torno a las bicicletas no es en estos días, sí ya vamos a arrancar el Hoy No Circula el día lunes, ya debería estar establecido de tal fecha a tal fecha se incorporan tantas bicicletas y así establecido con total responsabilidad la información señor Secretario.

Por otro lado ese Plan Maestro de Movilidad lo que veníamos a escuchar hoy, para los cuales seguimos todavía a estas horas de la sesión, es porque pensábamos escuchar un plan de socialización ¿Cómo va a ser en los medios?, ¿cómo va a ser en las redes sociales?, ¿cuáles van a ser la señaléticas?, ¿cómo va a ser la socialización en los medios nacionales?



Porque hay mucha gente que viene desde otras provincias, desde otras ciudades a hacer trámites a Quito y ¿Cómo va a ser ese tratamiento?

Dentro de eso ya se había hablado de la necesidad de repotenciar el transporte público, aproximadamente 180.000 vehículos dicen ahora que ya no van a circular los días establecidos y ¿Cómo está la planificación en repotenciar la flota del transporte VRT?, ¿cuáles van a ser las medidas para repotenciar el transporte público?, ¿cuáles van a ser las alternativas de desplazamiento? Sin duda y lo único beneficioso hay dos cosas, para este Hoy No Circula es que se va a poder hacer el trabajo de repavimentación, también se va a mejorar la calidad del aire y reducir la contaminación fomentando el transporte no motorizado, pero la ciudadanía va a estar hecha pedazos, vamos a estar hecho pedazos, los que vivimos lejísimo, o sea, Quito es una ciudad bastante compleja y no hemos podido solventar una sola de las preocupaciones que tenemos los concejales y las concejalas; ya que cuando nos sentamos aquí transmitimos las preocupaciones de la ciudadanía señor Secretario.

Entonces, eso evidentemente es necesario paliar las causas y efectos de los cambios climáticos sí, pero por otro lado al ser una medida de ocho meses aproximadamente, se estipula lo que decían hace un momento los compañeros ¿Cómo se incrementará el parque automotor? Es decir, yo sí tengo un vehículo que termina en uno ya sé que no circula los lunes necesitaré comprarme otro para los martes, y si ya tengo dos necesitaré otro par los miércoles, porque sí, el parque automotor se incrementó no por la medida Pico y Placa, pero sí por la mala calidad del transporte público, incluyendo todas las cosas que ya se han dicho: la inseguridad, los apretones, la falta de planificación y toda esa serie de cosas.

Que importante será señor Secretario y me gustaría comprometerle, ya que este punto no tiene resolución, pero sí me gustaría comprometerle para que por favor nos hiciera llegar un informe del impacto que sería, en pensar en rotar el número de placa, es decir, si el primer lunes del mes no circula el número uno a la siguiente semana ya debería ser el número dos y así sucesivamente tal como lo tiene en Medellín, pero veamos el impacto, porque lo que no queremos es que se incremente la compra de los vehículos y no porque yo tenga nada en contra de las concesionarias ni mucho menos, pero aquí se trata de cómo vamos a paliar esta situación que va a ser un verdadero caos, si usted señor Secretario no da oídos y no pone ese Plan Maestro de Movilidad, con respuestas en torno a las alternativas de los desplazamientos, cronogramas a ejecutarse, y una evaluación constante.

F
Acta de la sesión No. 020, ordinaria.

Muchísimas gracias, hasta aquí mi intervención Alcalde.

Salen de la sala de sesiones los concejales Dra. Brith Vaca, Abg. Fernando Morales; y, Sr. Orlando Núñez, a las 13h38. (12 concejales)

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias concejala Chalá, tenga la bondad señor Secretario.

Lic. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad: Gracias concejala Chalá por sus preguntas.

Si me permite solo responder una que quedó pendiente de la concejala Vaca, el 41% me refería cuando las personas tienen Pico y Placa, un 41% en la actualidad esperan que termine el Pico y Placa para salir a su trabajo, eso es a lo que me refería, es decir, que las personas que están restringidas en Pico y Placa esperan en un 41% que termine la restricción para ir a sus trabajos o a sus actividades; esos estudios responden a diferentes metodologías que se toman para levantar la información. Evidentemente esos informes que ya estaban establecidos en la Secretaría, pueden ser revisados en cualquier momento por cualquier señor concejal que así lo disponga.

En lo que respecta a las preguntas tuyas señora concejala, sí efectivamente el tema el transporte público es deplorable en la ciudad, tiene índices de calidad muy bajos y sería faltar a la verdad decirle que se tiene previsto una mejoría en la calidad del servicio para el día lunes nueve de septiembre, esto toma un tiempo, responde a un proceso, entre esos el firmar nuevos contratos de operación que exijan parámetros de calidad de servicio como establece la norma jurídica, y que se han inobservado desde hace once años que está vigente la ley.

Entonces, la mejora en la calidad de servicio en el transporte público no la vamos a tener para el mes de septiembre, lo que sí podemos hacer es mejorar la cobertura tanto en tiempo como en espacio, es decir, que estén desde las cinco de la mañana ya operativos y llegar con la cobertura a los estacionamientos de borde.

En lo que respecta al informe de rotación, normalmente y esto por experiencia de otros países también, lo que motiva a una persona a comprar un nuevo vehículo que esté enmarcado dentro de la restricción vehicular, es cuando usted topa el dígito de la placa,



es decir, sí a usted en este momento en la restricción estableceríamos qué va a hacer el día lunes uno, dos y tres, las personas que tienen placa tres ahí sí se verían motivadas en comprar un vehículo con una placa distinta, pero cuando sólo se topa la franja horaria no existe en realidad un gran motivador para comprar un nuevo vehículo. Pero sí comparto con usted plenamente en el sentido de que no solo la restricción vehicular es la que ha motivado a comprar vehículos, sino también el pésimo servicio de transporte público.

Le reitero mis disculpas si es que todavía no ha llegado la información por parte de la Secretaría, estoy seguro que de mi despacho ya salió, voy a verificar la información para tenerle una respuesta lo antes posible.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Tiene el uso la palabra concejal Juan Manuel Carrión.

Concejal Juan Manuel Carrión: Gracias señor Vicealcalde. El fundamento original, el número uno, el más importante, el que motivó que el Concejo mediante Ordenanza faculte al Alcalde tomar estas decisiones de restricción vehicular es el ambiental, éste lo ha planteado como la principal razón para que pensemos en estas medidas. Ahora hemos analizado esta medida motivada no en atención a ese fundamento número uno sino al segundo, al accesorio, a éste de la congestión generada ahora por la reducción de las vías, no por el incremento del parque automotor.

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Bernardo Abad, a las 13h40. (11 concejales)

Pero quiero llamar la atención sobre esto del tema ambiental como la principal razón para considerar las restricciones vehiculares, y en ese sentido hago una invitación a la ciudadanía para que todos quienes estén en capacidad de renunciar al vehículo lo hagamos, yo lo he hecho, personalmente le apuesto a la movilidad en bicicleta.

Veo aquí que la medida que busca implementar, se busca con esto reducir que los conductores regulares dejen sus vehículos en los domicilios, dice el informe que nos ha presentado el Secretario, y que busca también incentivar la utilización del transporte público de bicicletas y también caminatas; pero yo señalo ahí un incentivo que se especifica y éste está orientado únicamente al uso del vehículo eléctrico, del transporte eléctrico.

**Sale de la sala de sesiones la concejala Sra. Gissela Chalá, a las 13h41. (10 concejales)
Sin quórum.**

Y sobre el tema de la bicicleta poco se dice, cuando más una en la página trece de diecinueve, nada más se señala como una medida de mitigación el mantenimiento de las ciclo vías en la ciudad. Yo quería pedirle a señor Secretario que nos informe ¿Cuál es el plan de mantenimiento de esas ciclo vías?, ¿cuáles son ...?

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Señor concejal le voy a pedir que me disculpe, pero quiero constatar el quórum para tener una sesión válida.

Señor Secretario sírvase constatar el quórum.

Abg. Carlos Alomoto Rosales, Secretario General del Concejo: Señor Vicealcalde, diez señores concejales se encuentran presentes, con su presencia once miembros del Concejo Metropolitano presentes.

No se cuenta con el quórum legal para continuar con la sesión de Concejo Metropolitano.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Señores no existiendo el quórum reglamentario, clausuro la sesión.

Abg. Carlos Alomoto Rosales, Secretario General del Concejo: Se toma nota señor Vicealcalde siendo las trece horas con cuarenta y seis minutos de la clausura de la sesión No. 020 ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito.

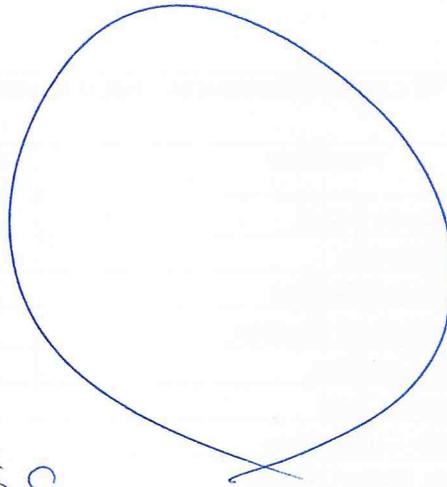
Agradecemos a toda la gente que siguió esta transmisión a través de las radios públicas del Municipio el Distrito Metropolitano de Quito y de las redes sociales del Municipio.

Siendo las trece horas con cuarenta y seis minutos del martes tres de septiembre del año dos mil diecinueve, se clausura por falta de quórum, la sesión ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito.



REGISTRO ASISTENCIA - FINALIZACIÓN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. Sr. Bernardo Abad		✓
2. Dr. René Bedón	✓	
3. Mgs. Soledad Benítez		✓
4. Sr. Juan Manuel Carrión	✓	
5. Sr. Omar Cevallos	✓	
6. Sra. Gissela Chalá		✓
7. Dr. Marco Collaguazo	✓	
8. Mgs. Luz Elena Coloma	✓	
9. Abg. Eduardo Del Pozo	✓	
10. Mgs. Juan Carlos Fiallo		✓
11. Dr. Mario Granda		✓
12. Dr. Santiago Guarderas	✓	
13. Ing. Andrea Hidalgo	✓	
14. Mgs. Analía Ledesma	✓	
15. Abg. Fernando Morales		✓
16. Sr. Orlando Núñez		✓
17. Lda. Blanca Paucar	✓	
18. Luis Reina		✓
19. Sr. Luis Robles		✓
20. Mónica Sandoval	✓	
21. Dra. Brith Vaca		✓
22. Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde Metropolitano		✓


DR. JORGE YUNDA MACHADO
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



4

MSC

DR. SANTIAGO GUARDERAS IZQUIERDO
VICEALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

ABG. CARLOS ALOMOTO ROSALES
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado	Kathy Enríquez	Gestión de Concejo	09/10/2019	al
Revisado	Cristian Córdor	Gestión de Concejo	11/10/2019	bu 10