



**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN NO. 022 - ORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**

MIÉRCOLES 22 DE ENERO DE 2020

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 09h12 del 22 de enero de 2020, conforme a la convocatoria efectuada el 17 de enero de 2020, se lleva a cabo en la Sala del Concejo Metropolitano, la sesión No. 022 ordinaria de la Comisión de Movilidad, presidida por el concejal Santiago Guarderas Izquierdo.

Por disposición del presidente de la Comisión, se procede a constatar el quórum reglamentario en la sala, mismo que se encuentra conformado por los siguientes concejales presentes: Analía Ledesma García, Mónica Sandoval Campoverde y Santiago Guarderas Izquierdo.

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño		1
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro		1
TOTAL	3	2

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios: Guillermo Abad, Marco Altamirano, Johana Aguirre, Juan Rodríguez, Francisco Villega, Sebastián Cornejo, Henry Vilatuña y Jacqueline Arias de la Secretaría de Movilidad; Fabricio Castillo, Hidalgo Núñez, Jhonatan Bravo y Edison Yáñez Romero de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; Angela Amoroso, Darío Chávez y Gustavo Hinostroza de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Juan León, Máximo Vivanco, Andrés Borja, Christian Zaragocín, Gabriela Cabascango, Juan Manuel Aguirre, Sócrates Jiménez y Paúl Tapia de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Santiago Jaramillo de la Procuraduría Metropolitana; Andrés Núñez de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; Erika Jiménez y Carlos Játiva de la Agencia Metropolitana de Control; Mónica Barros de la Administración Zonal Eugenio Espejo; Guido Franco de la Administración Zonal Calderón; Patricia Andrade Baroja y Gabriela Mendieta, asesoras del concejal Santiago Guarderas Izquierdo; Fabián Oña Cisneros, asesor de la concejala Brith Vaca Chicaiza; Giancarlo D’Aniello, asesor del concejal Omar Cevallos Patiño; Mishell Andrade, asesora del concejal René Bedón; Inés Chiluisa, asesora del concejal Luis Robles Pusda; y Ricardo Mejía, asesor del concejal Eduardo del Pozo Fierro.



Además se registra la presencia de las siguientes personas: Edgardo Marcer del Comité de Derechos Humanos y Discapacidad; Alejandro Lasso de la Empresa Tecnotatsa; José Santamaría de la Cámara de Transportistas de Pichincha; Rodrigo Torres, Consultor de Braxton S.A.; Carlos Castellanos de la Organización Fedecomip; Mayte González de Mujeres por el Cambio; Víctor Criollo de la Organización FUOS-P; Diego Guevara de la Organización JRE; Dianna Barcia de la Organización FBQ; Luis Pillajo de la Organización Discapacitados del Sur; Mayte Montes y Miguel Berrú de la Organización FEUE-TU; Mariela Campues, estudiante de la Universidad Técnica Particular de Loja; Alfonso Guzmán de la Organización Cabildo Cívico; Andrés Quishpe de la Organización Frente Popular Pichincha; Juan Carlos Chávez, Santiago Sigcha, Raquel Sigcha, Cumasanta Rosa, María Durán, Belén Coral Sigcha, Mirian Criollo, Martha Chilisa, María Chilvisa, Camila Lincango, María Elena Chuga, Darío Sigcha, María Vivar Arias, moradores del Barrio Osorio; Fabián Sancho, Juan Ortiz, Marco Benítez de la Urbanización Pinar Alto; Manuel Santillán de la Compañía Sur Quito; Wilson Maza del Frente de Taxistas; Héctor Guevara y Edwin Vivera de la Compañía Catar; Carlos Pineda de la Compañía Taxi Llanas; Ernesto Madrid, Katty Toapanta, Ramiro Guamaní, Patricia Vivas y Byron Revelo del sector del Transporte; Lourdes Quinga de Tax Paraíso del Valle; Manuel Méndez de Taxi Afro Quito; Darwin Miranda, Angel Campana, Fabián Jesús Granja, José Prado, Elizabeth Silva, Washigton Paillacho, Carlos Espín, Paulo Silva, Edmundo Zago, Juan Cuci, Laura García, Diego Inte, José Zapata y Rubén Guamán de Colinas del Rocío; Iván Estrella, Mario Ortiz y Alejandra Morales de Función Tax; Jorge Llumiguano, Edison Guerrero y José Unapucha de Trans Grup; Elvia Jiménez y Germánico Guajan de la Compañía Guajatax; Silvia Chimbo de la Compañía Yo Voy Tax; Patricio Paucar de la Compañía Quito Tax; Efraín Chillán de la Compañía Ruta Viva; y, Patricio Arce la Cooperativa Satelital Tax.

El abogado Nelson Clemente Calderón Ruiz, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad, por disposición del señor presidente procede a dar lectura del orden del día:

HORARIO	PUNTO
09h00 – 09h30	1. Comisión general para recibir a los representantes de la Urbanización Pinar Alto y del Barrio Osorio.
09h30 – 10h00	2. Comparecencia del Abg. Juan Manuel Aguirre, Director General Metropolitano de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial, a fin de que informe sobre la expedición de la Resolución No. 005-AMT-2020 de 13 de enero de 2020; y, resolución al respecto.
10h00 – 11h30	3. Mesa temática de trabajo No. 3 para continuar el análisis sobre el modelo tarifario.



Siendo las 09h15 minutos, ingresa a la sala el concejal Eduardo del Pozo Fierro.

Se pone en consideración el orden del día y se toma votación, con los siguientes resultados:

REGISTRO DE VOTACIÓN					
INTEGRANTES COMISIÓN	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1				
Omar Cevallos Patiño					1
Mónica Sandoval Campoverde	1				
Analía Ledesma García	1				
Eduardo del Pozo Fierro	1				
TOTAL	4	0	0	0	1

Con cuatro votos a favor y por unanimidad de los miembros presentes se aprueba el orden del día.

DESARROLLO DE LA SESIÓN

Punto uno: Comisión general para recibir a los representantes de la Urbanización Pinar Alto y del Barrio Osorio.

El **Dr. Fabián Sancho, presidente de la Urbanización Pinar Alto**, manifiesta que han presentado múltiples requerimientos al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por lo que decidieron presentar sus reclamos en la red social de Twitter. Comenta que los representantes del Barrio Osorio, ni siquiera viven en el sector, y que les sorprende que ahora aparezcan como dirigentes. Explica que nunca se socializó el servicio de una nueva línea de transporte público, que se enteraron de este nuevo servicio cuando ya vieron y vivieron los estancamientos en el tráfico del sector de la Urbanización Pinar Alto.

Finaliza explicando que en el barrio Paseos del Pichincha, puntualmente en el bosque protector, existen personas que están promoviendo asentamientos ilegales, por lo que solicita se controle esto, ya que, al decir del ciudadano, la nueva línea del transporte público formaría parte de un plan que se complementa con la especulación de la tierra y los asentamientos informales.

El **Ing. Juan Carlos Chávez, presidente del Barrio Osorio**, explica que el asentamiento del Barrio Osorio comenzó en 1962, y que el 13 de septiembre de 1986, mediante autorización especial número 2926 se legalizó el barrio como tal, por lo que añade que todos los predios y copropietarios están reconocidos en este Municipio, siendo alrededor de 350 familias que



alberga este sector. Manifiesta que el primer Barrio fue Osorio y que los vecinos del Pinar Alto llegaron después.

Comenta que el sector al que representa ha sido olvidado por varias administraciones municipales, añade que, como consecuencia de ese olvido, el 22 de marzo del año anterior, ocurrió un deslave lamentable, dejando como saldo 7 autos destrozados, 4 casas de pérdida total, 10 casas de pérdida parcial, desastre ocasionado, según el ciudadano, por la falta de mantenimiento de los diques de desfogue por parte de la EPMOP, y además de la construcción en la parte alta del sector de un puente en el Barrio Paseos del Pichincha. Comenta que hasta ahora, pese a existir todos los informes, la EPMAPS no asume su responsabilidad y no activa los seguros, para de alguna forma resarcir los daños descritos.

Siendo las 09h35 minutos, ingresa a la sala el concejal Omar Cevallos Patiño.

Finaliza manifestando que, luego de la catástrofe descrita, se conformó una mesa de trabajo para determinar todas las necesidades del Barrio Osorio, en donde, enfatiza, se determinó la necesidad de abrir una frecuencia de servicio de transporte público, frecuencia que se la había venido pidiendo por más de 10 años, y que se cristalizó en la mesa de trabajo.

La Abg. Johana Aguirre, Directora de Gestión de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad, manifiesta que mediante circular 002 de 26 de septiembre de 2019, continuaron, desde la Alcaldía Metropolitana, con el monitoreo de los avances de las solicitudes efectuadas por el barrio Osorio en las Mesas de Trabajo, respecto a las necesidades del barrio en mención.

Comenta que, en cumplimiento de la normativa legal vigente, se realizó el estudio y la inspección de la ruta solicitada, evidenciando la necesidad real que tenía el sector, en el tema de transporte público, ya que, en el caso del Barrio Osorio, no solo que no tenían servicio de transporte público sino que también utilizaban servicio de transporte informal.

Finaliza explicando que la ruta se determinó en virtud de que era la única posible, puesto que se observó que muchas de las vías públicas estaban cerradas por garitas de guardias de conjuntos habitacionales. Explica que se extendió la ruta Cochapamba en tres kilómetros, esto en cumplimiento del Código Municipal, para poder lograr brindar el servicio al Barrio Osorio, lo cual, aclara, no generó incremento de cupo de la Operadora Catar.

(Se agrega como anexo 1, la presentación realizada por parte de la Secretaría de Movilidad)

Siendo las 10h03 minutos, abandona la sala el concejal Eduardo del Pozo Fierro.



La Abg. Erika Jiménez, Directora Jurídica de la Agencia Metropolitana de Control, comenta que difícilmente podrían corroborar la afirmación realizada por parte del morador de la Urbanización Pinal Alto, respecto a que las nuevas rutas de transporte público aumentarían la informalidad en la construcción en el sector.

Finaliza añadiendo que lo que sí podría corroborar en la presente sesión, es lo que vienen realizando como Agencia Metropolitana de Control, en cumplimiento de la Resolución del Concejo Metropolitano para el Barrio Osorio, las mesas de trabajo y las disposiciones dadas a la Agencia desde la Alcaldía Metropolitana.

Siendo las 10h08 minutos, ingresa a la sala el concejal Eduardo del Pozo Fierro.

El Arq. Carlos Játiva de la Agencia Metropolitana de Control, manifiesta que, en cumplimiento de la Resolución del Concejo Metropolitano respecto del Barrio Osorio, se han realizado inspecciones técnicas y generales, en torno a las distintas problemáticas que presenta el sector, es decir, mal uso de espacio público, quebradas, chancheras, escombros, materiales en vía pública, etc., dejando como resultado la apertura de varios procesos administrativos sancionadores, puntualizados según el siguiente detalle: 5 por granjas porcinas, 1 por mal uso de espacio público con escombros y 2 suspensiones de obras.

Finaliza manifestando que seguirán realizando el control permanente y periódico para verificar que no se estén desarrollando nuevas urbanizaciones o subdivisiones que no cuenten con los justificativos pertinentes para poder desarrollarlos.

Siendo las 10h16 minutos, abandona la sala el concejal Omar Cevallos Patiño.

La Ing. Mónica Barros, Directora de Gestión Participativa del Desarrollo de la Administradora Zonal Eugenio Espejo, para manifestar que la socialización que se realizó, para la cual la Secretaría de Movilidad pidió apoyo, fue por el tema de la ruta a implementarse, misma que había sido previamente definida por la propia Secretaría.

Finaliza comentando que la socialización se realizó solo con el Barrio Osorio, puesto que, al decir de la funcionaria, como Administración Zonal Eugenio Espejo prestan apoyo para convocar y socializar con quien la dependencia solicitante, en este caso la Secretaría de Movilidad, les pide.

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, manifiesta que es evidente que falta el componente de socialización, y aclara que, eso no es responsabilidad de la Secretaría de Movilidad ya que es un ente técnico, sino de las Administraciones Zonales, y en este caso de la Administración Zonal Eugenio Espejo. Cuestiona lo mencionado por la Ing. Mónica



Barros, en el sentido de que no se puede decir que no les pidieron que socialicen con otros barrios, porque ese es su trabajo al ser la cara de la Alcaldía Metropolitana en territorio.

Finaliza su intervención manifestando que este problema se tuvo que haber solucionado en la Administración Zonal, no en la Comisión y no en otras instancias del Municipio, ya que, además, es su obligación controlar todo tipo de invasiones, porque así lo estipula el COOTAD.

Siendo las 10h22 minutos, ingresa a la sala el concejal Omar Cevallos Patiño.

El concejal Omar Cevallos Patiño, menciona que una adecuada planificación de ciudad se da con la debida socialización, pero antes de cada proyecto, no después, como en este caso. Comenta que cuando falta socialización, los proyectos o decisiones se presentan como imposición y eso es justamente lo que no se puede hacer. Añade que es necesario mantener una conversación entre las partes, ya que los informes técnicos para la ubicación de las paradas, pueden decir o definir tal o cual circunstancia, cuando en realidad socialmente no es necesario, o lo es, pero en otro lugar.

Finaliza manifestando que es necesario realizar una reunión en territorio con las autoridades correspondientes, para tratar de encontrar acuerdos entre los vecinos y de esta forma evitar este tipo de enfrentamientos.

La concejala Analía Ledesma García, manifiesta que es muy importante la convivencia armónica entre vecinos y en este caso, eso se ve afectado por la evidente problemática que se ha expuesto. Cuestiona lo mencionado tanto por la Administración Zonal Eugenio Espejo, como por la Agencia Metropolitana de Control, ya que deben cumplir su trabajo.

El concejal Eduardo del Pozo Fierro, exhorta a los moradores del Barrio Osorio y de la Urbanización Pinar Alto al diálogo, pero encabezado desde la institucionalidad municipal para encontrar acuerdos mínimos que permitan solucionar la clara problemática existente. Apoya la moción de las mesas de trabajo, proponiendo que las mismas sean encabezadas por la Administración Zonal Eugenio Espejo, para solucionar la falta de socialización y la problemática del sector.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, felicita y resalta las posiciones y la apertura que demuestran los representantes de los distintos barrios. Realiza una combinación y complementación de todo lo expuesto en este punto del orden del día de la sesión y **mociona:** Conformar una Mesa de Movilidad, constituida por un representante de las siguientes entidades municipales: Secretaría de Movilidad, Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Agencia Metropolitana de Control, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas y Administración



Zonal Eugenio Espejo, la que la coordinará y a la cual se invitará a los representantes de los barrios interesados y de la operadora que presta el servicio en el sector.

La Administración Zonal Eugenio Espejo, en el plazo máximo de 30 días, presentará un informe ante la Comisión de Movilidad, de los resultados alcanzados en la mesa conformada.

Apoyada la moción y por disposición del presidente de la Comisión, Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, se procede a tomar votación, registrando los siguientes resultados:

EREGISTRO DE VOTACIÓN					
INTEGRANTES COMISIÓN	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1				
Omar Cevallos Patiño	1				
Mónica Sandoval Campoverde	1				
Analía Ledesma García	1				
Eduardo del Pozo Fierro	1				
TOTAL	5	0	0	0	0

Con cinco votos a favor y por unanimidad la Comisión de Movilidad, **resuelve:** Conformar una Mesa de Movilidad, constituida por un representante de las siguientes entidades municipales: Secretaría de Movilidad, Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Agencia Metropolitana de Control, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas y Administración Zonal Eugenio Espejo, la que la coordinará y a la cual se invitará a los representantes de los barrios interesados y de la operadora que presta el servicio en el sector.

La Administración Zonal Eugenio Espejo, en el plazo máximo de 30 días, presentará un informe ante la Comisión de Movilidad, de los resultados alcanzados en la mesa conformada.

Siendo las 10h30 minutos, el presidente de la Comisión suspende la sesión, mientras los participantes de este punto de la sesión abandonan la sala, con la intención de permitir el ingreso de la ciudadanía que participará en el segundo punto del orden del día.

REINSTALACIÓN

Siendo las 10h35, por disposición del presidente de la Comisión, se procede a constatar el quórum reglamentario en la sala para la reinstalación de la sesión, mismo que se encuentra conformado por los siguientes concejales presentes: Eduardo del Pozo Fierro, Omar Cevallos Patiño y Santiago Guarderas Izquierdo.



REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde		1
Analía Ledesma García		1
Eduardo del Pozo Fierro	1	
TOTAL	3	2

Con la presencia de tres miembros de la Comisión, se constata el quórum reglamentario.

Punto dos: Comparecencia del Abg. Juan Manuel Aguirre, Director General Metropolitano de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial, a fin de que informe sobre la expedición de la Resolución No. 005-AMT-2020 de 13 de enero de 2020; y, resolución al respecto.

Siendo las 10h36 minutos, ingresa a la sala la concejala Mónica Sandoval Campoverde.

El **Dr. Juan Manuel Aguirre, Director General Metropolitano de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**, comenta que durante su gestión han ensamblado un equipo de trabajo mancomunado con la Secretaría de Movilidad, tratando de solucionar los dolorosos problemas heredados por administraciones anteriores en la Agencia Metropolitana de Tránsito. Añade que, como Agencia Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se decidió expedir la Resolución No. 005-AMT-2020 de 13 de enero de 2020, en referencia a la Ordenanza 005-2019, en la que en la parte pertinente se establecía los plazos para el cierre y terminación del proceso de regularización de taxis y aclara que el espíritu de la ordenanza es el mismo que tiene la resolución, ya que ambas se expidieron con la idea de cerrar este proceso que viene desde el año 2017.

Explica que la carga laboral de la Agencia, por este tema de cierre y terminación del proceso de regularización, es abundante, ya que, en la última semana de plazo, se receptaron más del 45% de los documentos de los ciudadanos. Comenta que es necesario entender que la ordenanza tiene claros criterios jurídicos, pero no tiene criterios técnicos, ya que el tiempo estipulado en la misma, para este proceso era insuficiente, responsabiliza por la falta de estos criterios técnicos, al anterior Director de la Agencia. Finaliza manifestando que, para expedir la Resolución No. 005-AMT-2020 se fundamentaron, además de en las circunstancias expuestas, en el artículo 204 del Código Orgánico Administrativo.



(Se agrega como anexo 2, la presentación realizada por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial)

Siendo las 10h43 minutos, ingresa a la sala la concejala Analía Ledesma García.

El Abg. Andrés Borja, Asesor Jurídico de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, realiza la exposición de la parte jurídica de la Resolución No. 005-AMT-2020. Añade que de ninguna forma la AMT ha irrespetado con su decisión el derecho a la seguridad jurídica y lo establecido en la Ordenanza Metropolitana 005-2019. Finaliza explicando que se ha abordado el proceso de regularización de taxis en un 76%, proceso que, al decir del funcionario, se alcanzó en la Administración del Dr. Juan Manuel Aguirre.

El concejal Omar Cevallos Patiño, manifiesta que las leyes y las ordenanzas se las promulga con el espíritu de ordenar los diferentes procesos y problemas que tienen la ciudad, pero también es cierto que la realidad hace que se vuelva a pensar y repensar lo realizado. Comenta que la ordenanza se basó en los informes técnicos y jurídicos presentados por la AMT. Finaliza solicitando a los miembros de la Comisión, ser completamente prácticos y analizar de esa forma lo mejor para la ciudadanía que hace muchos años está esperando soluciones.

Siendo las 11h03 minutos, abandona la sala el concejal Omar Cevallos Patiño.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, realiza una contextualización completa del problema, comenta que la Comisión enfrentó responsablemente este problema que venía desde el año 2017 y lo hizo pensando en la ciudadanía y en el gremio del taxismo y que lo que motivó a la Comisión es la aplicación del principio constitucional de la seguridad jurídica. Comenta que la temática se discutió ampliamente, con presencia de los gremios, que permitieron promulgar la ordenanza, en la cual se estableció 90 días para el cierre, con un candado legal, para evitar justamente que se presenten ampliaciones como estas. Solicita a la secretaría de la Comisión, se de lectura al artículo 1 de la Ordenanza 005-2019.

El Abg. Nelson Clemente Calderón Ruiz, delegado de la Secretaría General del Concejo a la Comisión de Movilidad, procede a dar lectura del artículo solicitado.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, explica que esa fue la voluntad y motivación del Concejo Metropolitano de Quito, es decir, cerrar total y definitivamente dicho proceso que fue doloroso, en 90 días, sin posibilidad de que dicho término pueda ser extendido. Finaliza manifestando que eso es seguridad jurídica, que eso es pensar en la ciudadanía.



La concejala Mónica Sandoval Campoverde, comenta que en su momento ella advirtió de este posible problema a todos los actores involucrados, Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Secretaría de Movilidad y gremios del taxismo, pues a su entender el tiempo no les iba a alcanzar, puesto que el proceso de constitución jurídica es muy largo, tomando en cuenta que era obvio que iba a existir entre 8.000 y 10.000 requerimientos. Añade que, con la advertencia realizada de forma oportuna en su momento, estos problemas tuvieron que haber estado resueltos, manifiesta que es impresentable haber esperado hasta diciembre para darse cuenta de esto. Finaliza advirtiendo que la AMT, por ninguna circunstancia, podía modificar los términos y condiciones de una ordenanza, que es jerárquicamente superior.

El Dr. Santiago Jaramillo, delegado de Procuraduría Metropolitana, comenta que el proceso de cierre de regularización de taxis ha tenido antecedentes muy complicados para el Municipio, por lo que el Concejo Metropolitano, en el mes de agosto de 2019, decidió poner fin a esta problemática, disponiendo un término de 90 días a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Explica que la competencia para decidir en estos temas es exclusiva del Concejo Metropolitano. Finaliza añadiendo que, por los temas de competencia explicados, la AMT no puede y no podía modificar los términos de la ordenanza, ya que el único órgano en capacidad de hacerlo, es el propio Concejo Metropolitano.

El concejal Eduardo del Pozo Fierro, manifiesta que la Comisión de Movilidad y el propio Concejo Metropolitano legislan de buena fe, sin embargo, es claro que el informe emitido por la AMT, indujo al cometimiento de un error, al Concejo Metropolitano al momento de sancionar la Ordenanza 005-2019. Añade que, a su criterio, la Ordenanza estuvo mal hecha y ni siquiera tuvo que haberse promulgado. Manifiesta que sigue siendo difícil dar un término para el cierre de este proceso, puesto que, el camino que se tiene que recorrer es muy largo y complicado. Finaliza añadiendo que, cuando una ordenanza genera problemas, no a las entidades municipales, si no a la ciudadanía, lo que cabe jurídicamente es la derogación de la misma.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, manifiesta que disiente con el criterio del concejal Eduardo del Pozo Fierro, puesto que, este proceso de cierre tuvo que concluir en 90 días desde el año 2017 y explica que, por actuaciones irregulares se abrió y se cerró, en varias ocasiones este proceso, creando y generando la inseguridad jurídica que hoy sufren los ciudadanos. Finaliza manifestando que la ordenanza 005-2019 fue muy bien estructurada y socializada, y que contó, además, con el apoyo del gremio del taxismo. Explica que, lo que se está analizando es la actuación sin competencia de la AMT, en estricto respeto a lo que la Comisión de Movilidad y el Concejo Metropolitano decidieron en agosto del 2019, cuando se sancionó la ordenanza.



El concejal **Santiago Guarderas Izquierdo**, eleva a **moción**: Solicitar a la Procuraduría Metropolitana para que en el plazo de 15 días, emita criterio legal sobre la competencia que la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tiene para resolver cada uno de los procedimientos administrativos iniciados dentro del proceso de regularización del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, cuyo cierre definitivo se dispuso mediante Ordenanza Metropolitana No. 005-2019, de 29 de agosto de 2019.

Apoyada la moción y por disposición del presidente de la Comisión, Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, se procede a tomar votación, registrando los siguientes resultados:

EREGISTRO DE VOTACIÓN					
INTEGRANTES COMISIÓN	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1				
Omar Cevallos Patiño					1
Mónica Sandoval Campoverde	1				
Analia Ledesma García	1				
Eduardo del Pozo Fierro	1				
TOTAL	4	0	0	0	1

Con cuatro votos a favor y por unanimidad de los miembros presentes de la Comisión de Movilidad, **resuelve**: Solicitar a la Procuraduría Metropolitana para que en el plazo de 15 días, emita criterio legal sobre la competencia que la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tiene para resolver cada uno de los procedimientos administrativos iniciados dentro del proceso de regularización del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, cuyo cierre definitivo se dispuso mediante Ordenanza Metropolitana No. 005-2019, de 29 de agosto de 2019.

Siendo las 11h05 minutos, el presidente de la Comisión de Movilidad suspende la sesión, mientras los participantes de este punto de la sesión abandonan la sala, con la intención de permitir el ingreso de la ciudadanía que participará en el tercer punto del orden del día.

REINSTALACIÓN

Siendo las 12h03, por disposición del presidente de la Comisión, se procede a constatar el quórum reglamentario en la sala para la reinstalación de la sesión, mismo que se encuentra conformado por los siguientes concejales presentes: Eduardo del Pozo Fierro, Omar Cevallos Patiño y Santiago Guarderas Izquierdo.



REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño		1
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro		1
TOTAL	3	2

Con la presencia de tres miembros de la Comisión, se constata el quórum reglamentario.

Tercer Punto: Mesa temática de trabajo No. 3 para continuar el análisis sobre el modelo tarifario.

Por disposición del señor presidente de la Comisión de Movilidad, concejal Santiago Guarderas Izquierdo se procede a tomar lista de los funcionarios municipales convocados:

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN		
FUNCIONARIOS CONVOCADOS	PRESENTE	AUSENTE
Ing. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad	1	
Dr. Santiago Jaramillo, delegado del Procurador Metropolitano	1	
Ing. Edison Yánez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito	1	
Mgs. Darío Chávez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito	1	
Abg. Juan Manuel Aguirre, Director General Metropolitano de la Agencia Metropolitana de Control de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial	1	
Abg. Johana Patricia Castellanos, Administradora Zonal de Calderón	1	
TOTAL	6	0

Además, se da lectura de los representantes de la sociedad civil convocados: Eco. Mario Villagómez Holguín, delegado acreditado al mecanismo de participación Silla Vacía; Arq. Rodrigo Torres Bustillos, Gerente de BRAXTON Cía. Ltda.; Dr. Cristóbal Ernesto Buendía,



Observatorio de la Movilidad; Sra. Licia Casares de Cordero, Concejo Consultivo de la Secretaría de Movilidad; Mgs. Wilson Merino Rivadeneira, Cabildo Cívico; Dra. Natasha Rojas Pilaquinga, Organización de Barrios de Quito; Mgs. Víctor Andrés Quishpe, Presidente Provincial del Frente Popular de Pichincha; Ing. Edgar Omar Marcer, Comité de Derechos Humanos y discapacidad; Ing. César Humberto Arias, Expertos en movilidad y estructura tarifaria; Ing. Oscar Ayerve, Presidente Ejecutivo de TASKI S.A.; Arq. Alejandro Lasso de la Torre, Gerente de Tecnotatsa; Sr. Víctor Jiménez Espinoza, Civial; Sr. Alfonso Guzmán, Cabildo Cívico.

El Ing. Marcelo Castillo Marín, Coordinador Institucional de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, explica a la Comisión la ausencia del Gerente General de su empresa, el Ing. Edison Yáñez, en virtud de la asistencia a una reunión con los organismos multilaterales para la entrega del respectivo informe mensual de avances del proyecto. Finaliza manifestando que la presentación que brindará la Secretaría de Movilidad, habría sido recibida el día anterior a la fecha de la sesión, en horas de la tarde y noche, por lo que comenta que no han tenido el tiempo para poder revisarla a fondo y emitir comentarios como empresa.

El Mgs. Darío Chávez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, manifiesta que la presente temática se la ha trabajado bajo los lineamientos de la Secretaría de Movilidad, con la cual se ha mantenido varias reuniones. Finaliza mencionando que las presentaciones oficiales no han sido remitidas a la empresa a la que representa.

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, manifiesta que su pedido, en varias ocasiones, ha sido que se presenten propuestas trabajadas en conjunto, propuestas que cuenten con la participación de todos los involucrados. Finaliza añadiendo que, si no existe ese trabajo en conjunto, la presente mesa de trabajo es improductiva.

El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, explica que la presentación de la sesión anterior se diluyó, en virtud de que se trataron varios puntos a la vez, lo que dificultó la concreción de dichos puntos. Con esa consideración añade que la presentación actual es más específica, tocará puntos claves y planea dejar claro, conceptualmente, qué significa el término tarifa, qué es el sistema integrado de transporte público y cuál es la metodología de cálculo.

El Ing. Henry Vilatuña, Director de Políticas y Planeamiento de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad, manifiesta que la propuesta cuenta con tres ejes, la integración física, la integración tarifaria y la integración de los medios de pago, ejes que conforman el Sistema Integrado de Transporte Público y que están claramente desarrollados en el



proyecto normativo presentado desde la Secretaría de Movilidad. Finaliza explicando los elementos y componentes con los que cuenta el proyecto de ordenanza.

(Se agrega como anexo 3, la presentación realizada por parte de la Secretaría de Movilidad)

La Eco. Jacqueline Arias, Secretaria de Movilidad, comenta que las hojas de cálculo del modelo tarifario están actualizadas con la remuneración básica unificada de 400 dólares y de la inflación. Explica que la inflación el año 2019 cerró con 0.8% y que según el FMI, la estimación del 2020, será de 1.2%. Finaliza explicando que la versión expuesta es la actualizada al año 2020, puesto que la que tienen los señores concejales es 2019.

El Ing. Henry Vilatuña, Director de Políticas y Planeamiento de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad, responde que los componentes salieron de una investigación de campo de una empresa externa a la Secretaría de Movilidad, mismo que duró alrededor de un año. Finaliza indicando que también se realizó un estudio completo a 12 operadores, de los cuales se determinó los parámetros de la tarifa técnica.

Siendo las 12h34, habiendo agotado el orden del día, el presidente de la Comisión, declara clausurada la sesión.

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño		1
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
TOTAL	4	1

Para constancia de lo actuado, firman el presidente de la Comisión de Movilidad y la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E).

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
DE MOVILIDAD**

Abg. Damaris Ortiz Pasuy
**SECRETARIA GENERAL DEL
CONCEJO METROPOLITANO
DE QUITO (E)**



REGISTRO ASISTENCIA – RESUMEN DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
TOTAL	5	

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Nelson Calderón	SCSC	2020-03-17	
Revisado por:	Samuel Byun	PSGC (S)	2020-03-17	

ANEXO 1

ANEXO 2

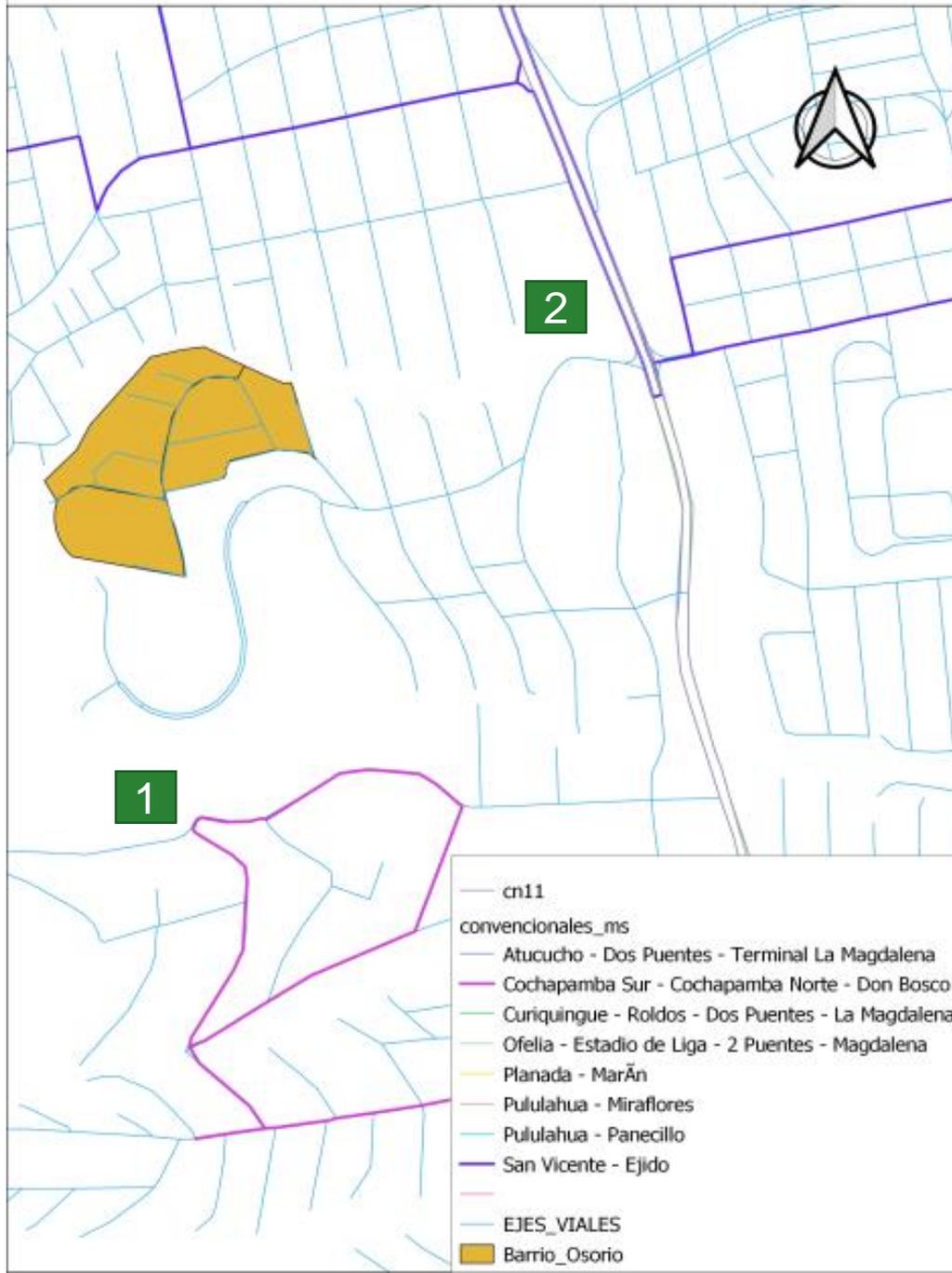
ANEXO 3

PRESTACIÓN SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO AL BARRIO OSORIO

Antecedentes:

Mediante circular Nro.GADDMQ-AM-AA-2019-0002-C, del 26 de septiembre de 2019, el despacho del Señor Alcalde realiza el monitoreo de avance de las solicitudes realizadas por el barrio Osorio en las mesas de trabajo efectuadas en la Alcaldía.





Rutas Legalizadas
cercanas al barrio
Osorio:

- 1.- Cochapamba
(Catar)
- 2.- San Vicente
(Catar)

Inconvenientes en trazados de ruta por cierre de vías en conjuntos habitacionales.



MARCO LEGAL:

Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, Libro IV: Del Eje Territorial, Libro IV.2: De la Movilidad, SECCIÓN III, GESTIÓN DELEGADA, Artículo IV.2.23.- Del procedimiento de delegación a la iniciativa privada: dispone lo siguiente:

“...1. Cuando a partir de la fecha de vigencia de este Título, el Administrador u Administradora del Sistema requiera la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en los Subsistemas de Transporte Metrobús-Q, Transporte Convencional, Quito Cables o sus componentes, de los que hubiere determinado en sus instrumentos de planificación procederá del siguiente modo:

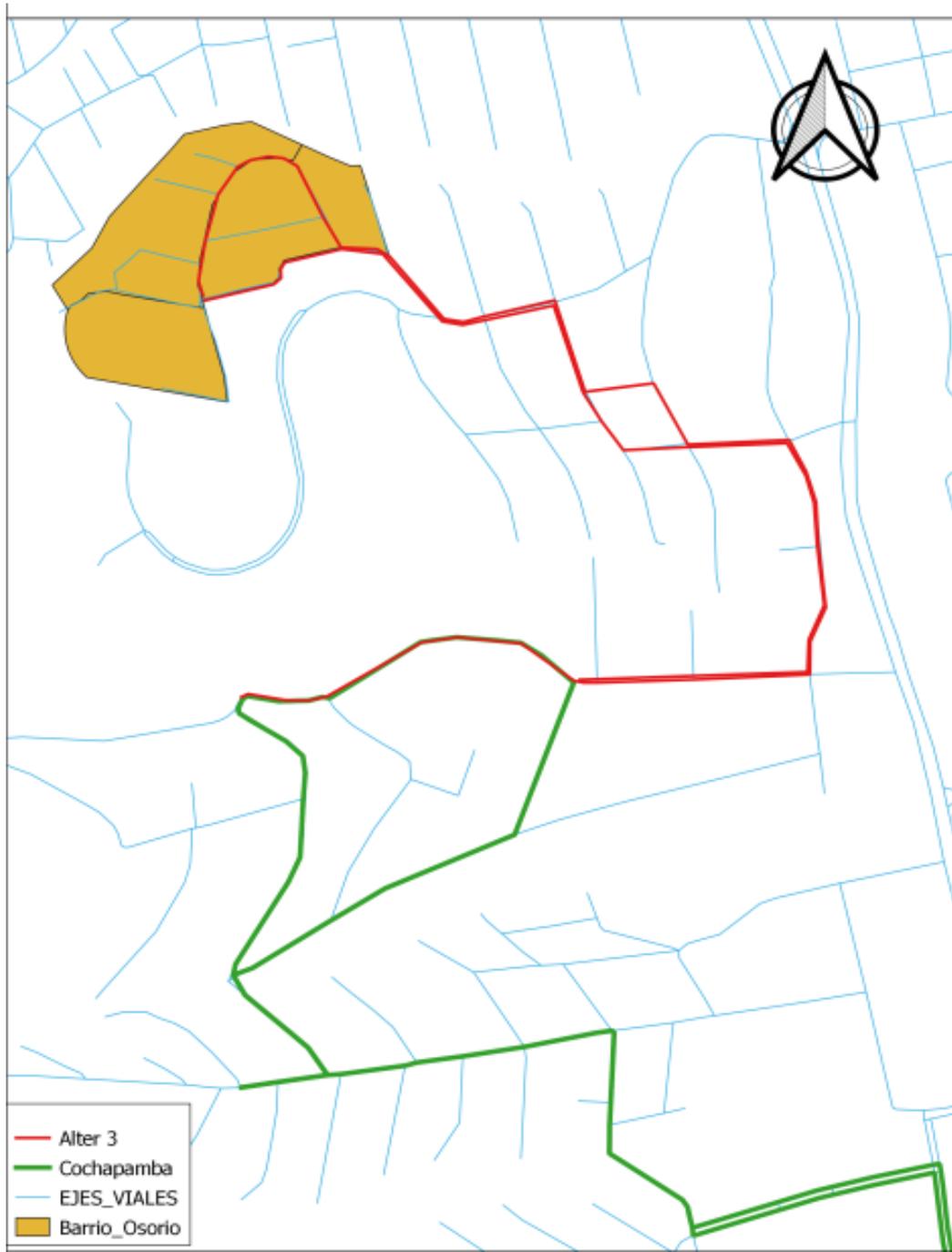
1.1. Convocará a las Operadoras de Transporte que sean titulares de títulos habilitantes en las zonas de influencia del Subsistema de Transporte, o sus componentes que se encontraren prestando el servicio de transporte público de pasajeros, para procurar arribar a acuerdos para su intervención en la gestión u operación del servicio de transporte público de pasajeros en el Subsistema y/o sus componentes.

1.2. Durante ciento veinte días calendario las Operadoras de Transporte y el Administrador del Sistema buscarán un acuerdo que permita ajustar la intervención de las Operadoras de Transporte a los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema. Para mayor claridad, el Administrador o Administradora del Sistema podrá llegar a acuerdos con una o varias de las Operadoras, si ello no fuera posible con todas las Operadoras convocadas para este propósito.

1.3. En caso de que el Administrador o Administradora del Sistema y las Operadoras de Transporte no pudieren llegar a un acuerdo satisfactorio en el plazo período previsto en la letra precedente, en aplicación de los Principios del Sistema previstos en este Título y los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, éste deberá encomendar la gestión del servicio de transporte público de pasajeros a la empresa pública metropolitana que corresponda.

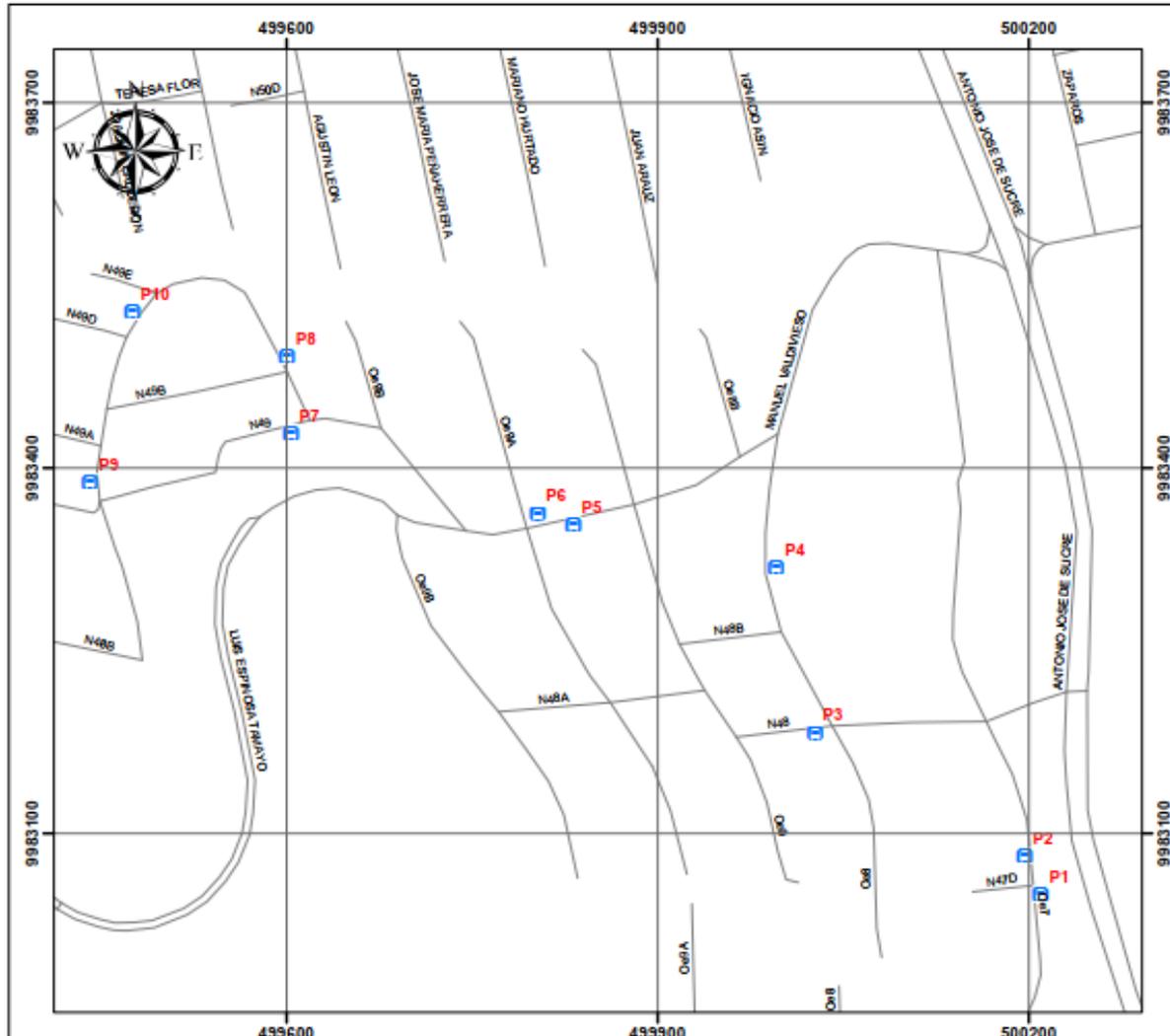
2. En caso de que sean necesarios ajustes a los títulos habilitantes, rutas y frecuencias para la implementación del servicio de transporte público de pasajeros del que se trate, haya o no acuerdo, el Administrador o Administradora del Sistema y las Operadoras de Transporte se someterán al principio de Implementación Planificada y Progresiva previsto en este Título.

3. En caso de que se llegare a un acuerdo para la gestión delegada del servicio de transporte público de pasajeros o para la realización de los ajustes requeridos, el Administrador o Administradora del Sistema sustituirá los títulos habilitantes previamente expedidos, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano...”



- Extensión de la ruta Cochapamba de 3km.
- No se realizó un incremento de unidades.
- Se brinda servicio en horas pico.
- Horario de servicio: 06:00 a 07:20 y desde las 17:40 a 19:00.

Informe Nro. SM-DMGM-2019/223, del 21 de octubre de 2019, sobre el levantamiento de paradas de buses, el mismo que se da a conocer a la EPMMOP mediante oficio Nro. SM-2020-0020 del 03 de enero de 2020.



Socialización de servicio de transporte con el barrio Osorio, la operadora Catar y la Administración Zonal.





ANEXO 2



PROCESO DE REGULARIZACIÓN TAXIS 2020

QUITO
grande otra vez

ANTECEDENTES

INICIA EL PROCESO

El proceso inicia el 18 de julio de 2017, con la Odenanza Municipal 177.

NÚMERO DE APLICANTES

Más de 12 mil aplicantes

CIERRE

No se cerró por irregularidades

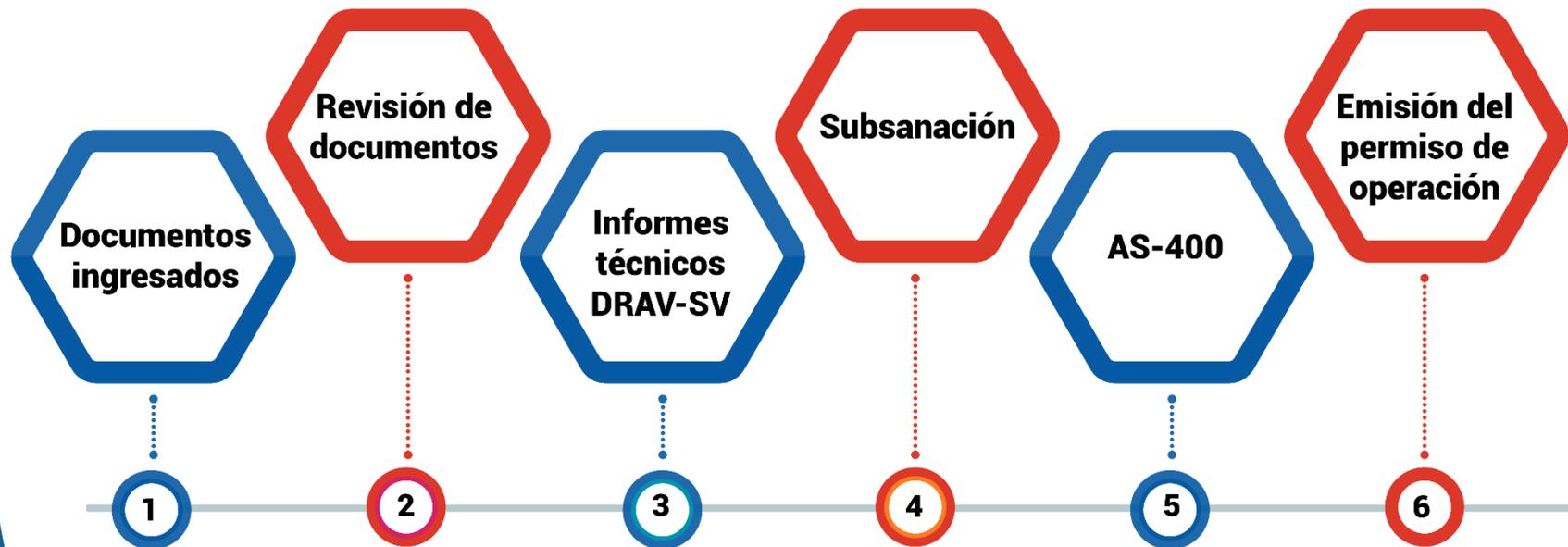
Concejales con grillete

SUSPENSIÓN DEL PROCESO

Han pasado 4 Directores de la AMT y 2 administraciones municipales

ADMINISTRACIÓN

PROCESO DE REGULARIZACIÓN DE TAXIS



COMPARACIÓN

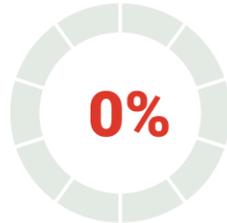
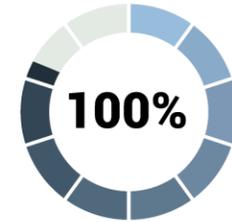
ANTERIOR ADMINISTRACIÓN
29 DE AGOSTO-25 DE OCTUBRE

ACTUAL ADMINISTRACIÓN
26 DE OCTUBRE-29 DE NOVIEMBRE

22 DE ENERO



 DOCUMENTOS
INGRESADOS

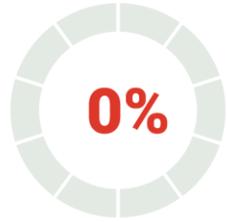


 REVISIÓN DE
DOCUMENTOS

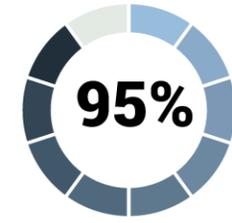


45%

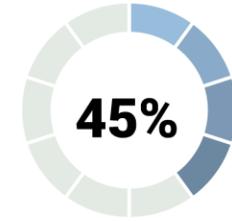
DE CARPETAS SE
PRESENTÓ DEL 25 AL 29
DE NOVIEMBRE



 SUBSANACIÓN



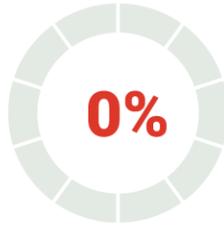
 INFORMES TÉCNICOS
DE SEGURIDAD VIAL



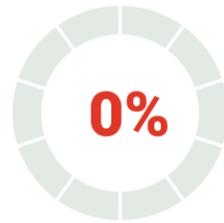
COMPARACIÓN

ANTERIOR ADMINISTRACIÓN
29 DE AGOSTO-25 DE OCTUBRE

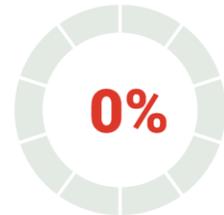
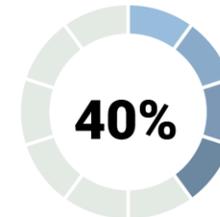
ACTUAL ADMINISTRACIÓN
26 DE OCTUBRE-29 DE NOVIEMBRE
22 DE ENERO



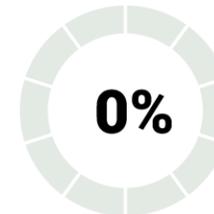
 **INFORMES TÉCNICOS DE LA DRAV**

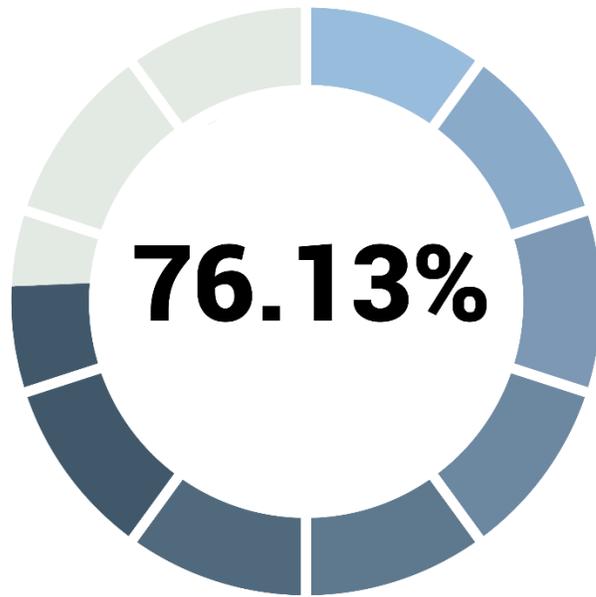


 **AS 400**

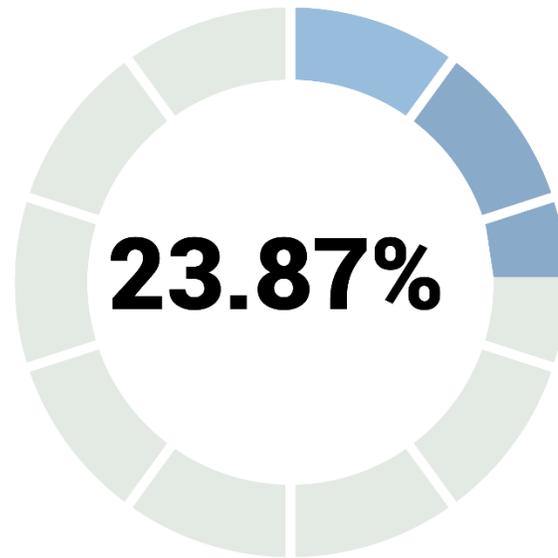


 **EMISIÓN DEL PERMISO DE OPERACIÓN**





**AVANCE HASTA
EL MOMENTO**



PORCENTAJE RESTANTE

EL PROCESO TERMINARÁ EN 52 DÍAS

EL TIEMPO ESTABLECIDO EN LA ORDENANZA FUE ANTITÉCNICO

1

De los 90 días de plazo otorgados el 29 de agosto de 2019, no se calculó que de esos 60 fueron tomados por los aplicantes.

2

No se tomó en cuenta el número de aplicantes y los procesos a desarrollarse.

CIERRE DEL PROCESO

DIC

27

REQUERIMIENTO

La AMT solicitó a la Secretaría de Movilidad, ampliar el proceso.

ENE

07

COMISIÓN DE MOVILIDAD

La Secretaría de Movilidad pone en conocimiento de la Comisión de Movilidad el incremento del plazo.

ENE

09

NIEGA

El Presidente de la Comisión de Movilidad niega la ampliación.

¿POR QUÉ NOS BASAMOS EN EL COA?



ARTÍCULO 204

Ampliación extraordinaria del plazo para resolver. En casos concretos, cuando el número de personas interesadas o la complejidad del asunto exija un plazo superior para resolver, se puede ampliar el plazo hasta dos meses. Contra la decisión que resuelva sobre la ampliación de plazos, que debe ser notificada a los interesados, no cabe recurso alguno.

BENEFICIOS

1

TERMINA

El proceso que inició en el 2017 terminará de manera histórica el 13 de marzo.

2

TAXIS

Las unidades de taxi habilitadas podrán realizar su trabajo.

3

CONTROLES

La AMT continuará realizando controles a todas la unidades y exigirá el título habilitante.

4

SEGURIDAD

Los usuarios podrán utilizar el servicio de una manera más segura.

AGENCIA METROPOLITANA DE



GRACIAS

QUITO
grande otra vez

ANEXO 3

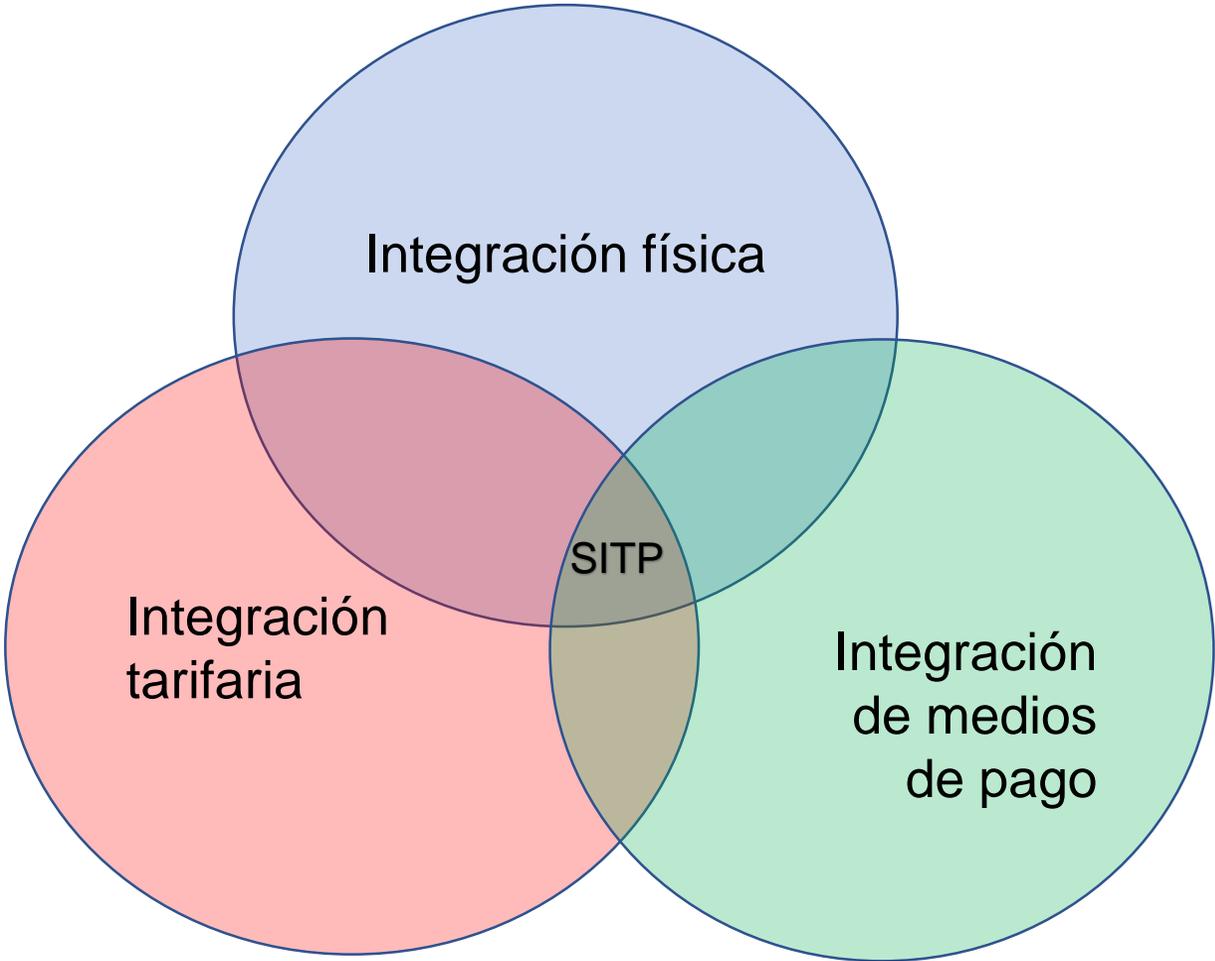


“SITP - DMQ”
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO
Política tarifaria

Mesa de trabajo # 3

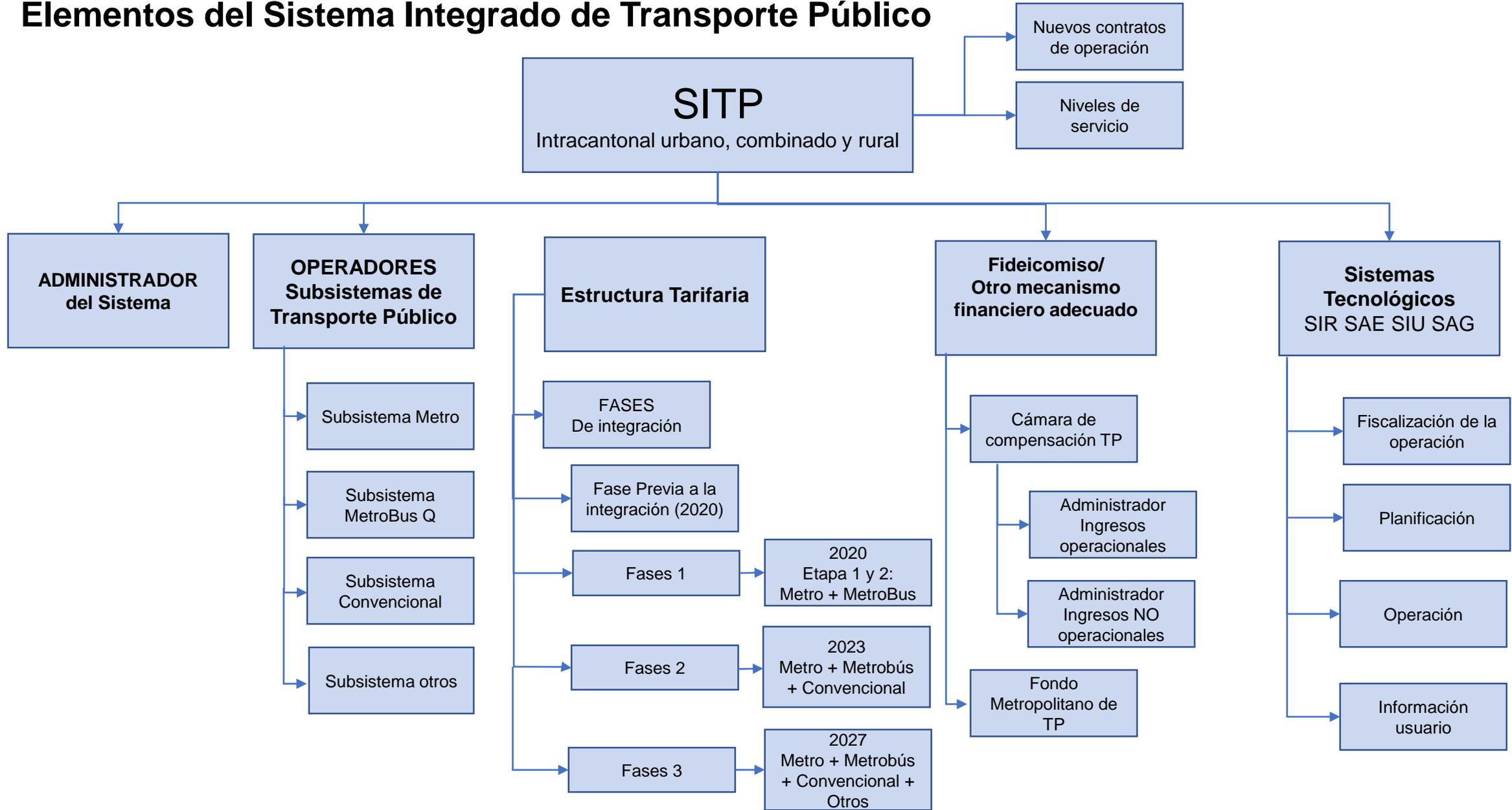
22 Enero 2020

Proyecto de Ordenanza del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP-DMQ



Proyecto Ordenanza Artículo IV.2.350

Elementos del Sistema Integrado de Transporte Público



Modelo Único

COMPONENTES DE LA TARIFA TÉCNICA

1 **Costos Variables** Mantenimiento preventivo, correctivo, combustible y/o energía eléctrica y neumáticos

2 **Costos Fijos** Mano de obra directa, indirecta, gastos de administración, obligaciones fiscales y operacionales; y seguros.

3 **Costos Financieros** Obligaciones con terceros sobre inversiones .

4 **Costos de Capital** Tasa de rendimiento sobre inversiones propias del operador (rentabilidad).

Proyecto Ordenanza Artículo IV.2.365

Metodología para el cálculo de tarifa técnica

- Es el valor medio por viaje requerido para cubrir los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión (si aplica) de los operadores y agentes del sistema de transporte público.

$$\text{Tarifa Técnica} = \frac{\text{Costo de operación}}{\text{Número de pasajeros pagos}}$$

Costos variables

Mantenimiento y repuestos

Combustibles y lubricantes

Energía

TIC's suministros y materiales

Comunicación

Costos y gastos procesales

Costos fijos

Mano de obra

Seguridad

Limpieza

Seguros

Especies valoradas

Matrículas y RTV

Impuestos

Km Troncal

Fuente: EPMT PQ

SubSistema Transporte Convencional

Elementos para la construcción de la tarifa técnica

- 1 **Vehículo** inversión del operador
- 2 **Combustible** Costo energético según tipología
- 3 **Mantenimiento operacional** Costo promedio de mantenimiento correctivo, preventivo, incluyendo *overhaul* (tratamiento regenerativo y de correcciones del motor) de partes clave según tipología.
- 4 **Personal** Personal directo - conductores y ayudantes
Personal de Operación y Mantenimiento
- 5 **Seguros + Impuestos** Costos de matrícula, impuesto rodaje, revisión semestral, SPPAT (Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito que sustituyó al SOAT), permiso de operación
- 6 **Gastos Administrativos** Gastos fijos y variables de de administración, servicios públicos, y arriendos de patios y oficinas.
- 7 **Margen** Rentabilidad

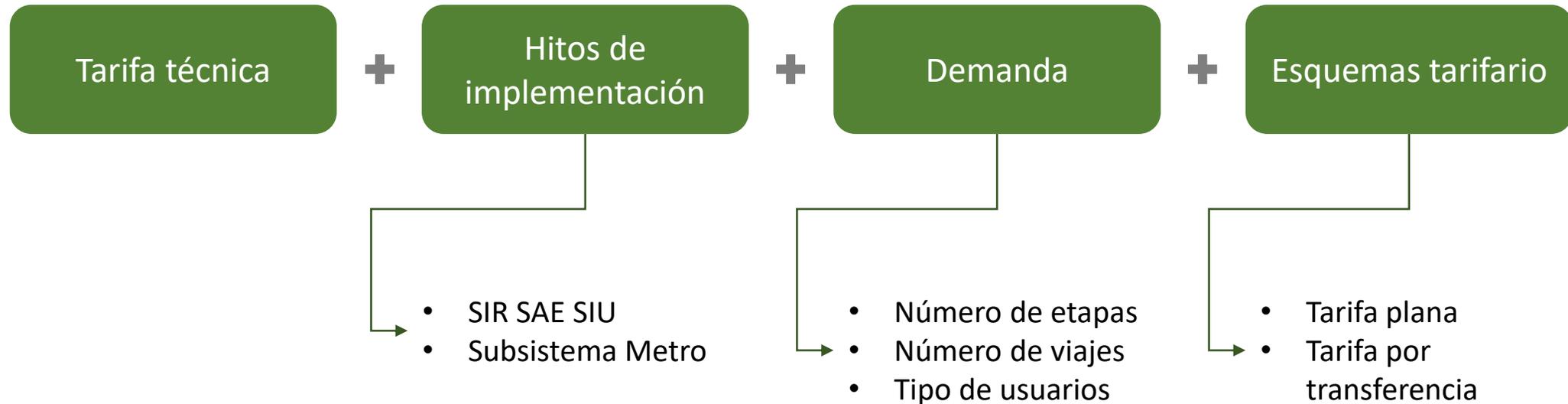
SubSistema Metro

Elementos para la construcción de la tarifa técnica



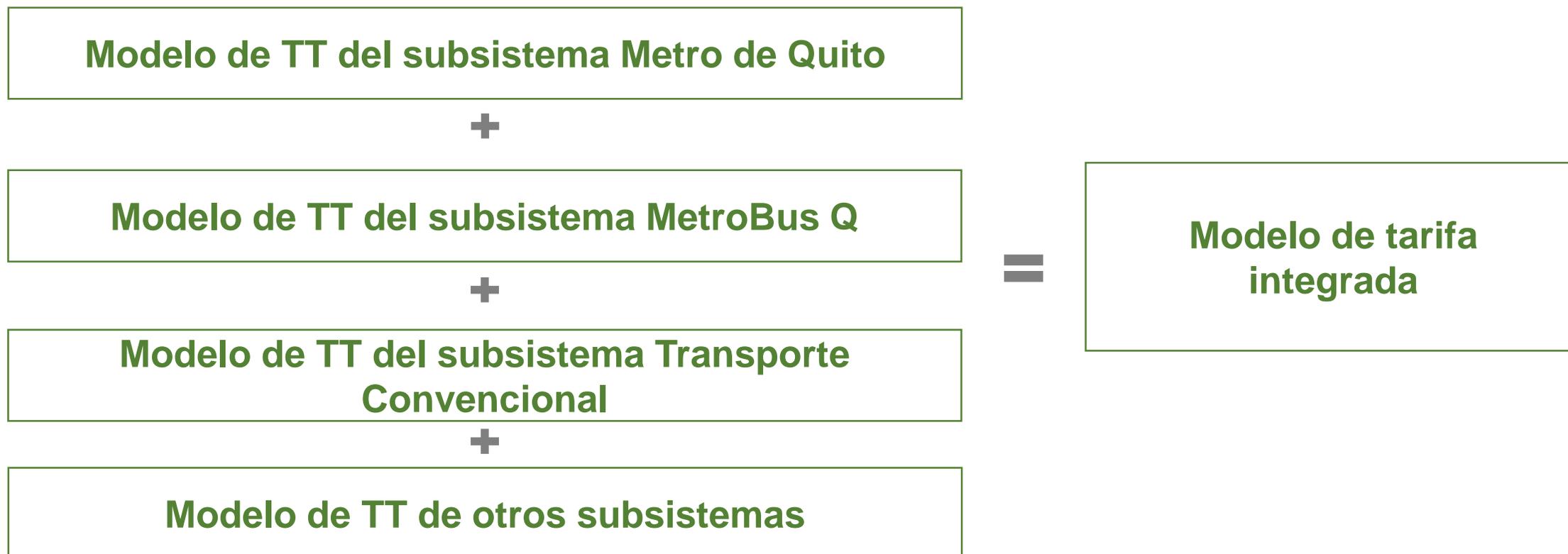
Fuente: Empresa Metro de Quito

La tarifa integrada del transporte urbano comprende diferentes tipos de información



Descripción de los modelos

El modelo de tarifa integrada está compuesto por los modelos de tarifa técnica (TT) de cada subsistema.



Generalidades de los modelos

Cada uno de los modelos de TT tiene estos principales componentes:

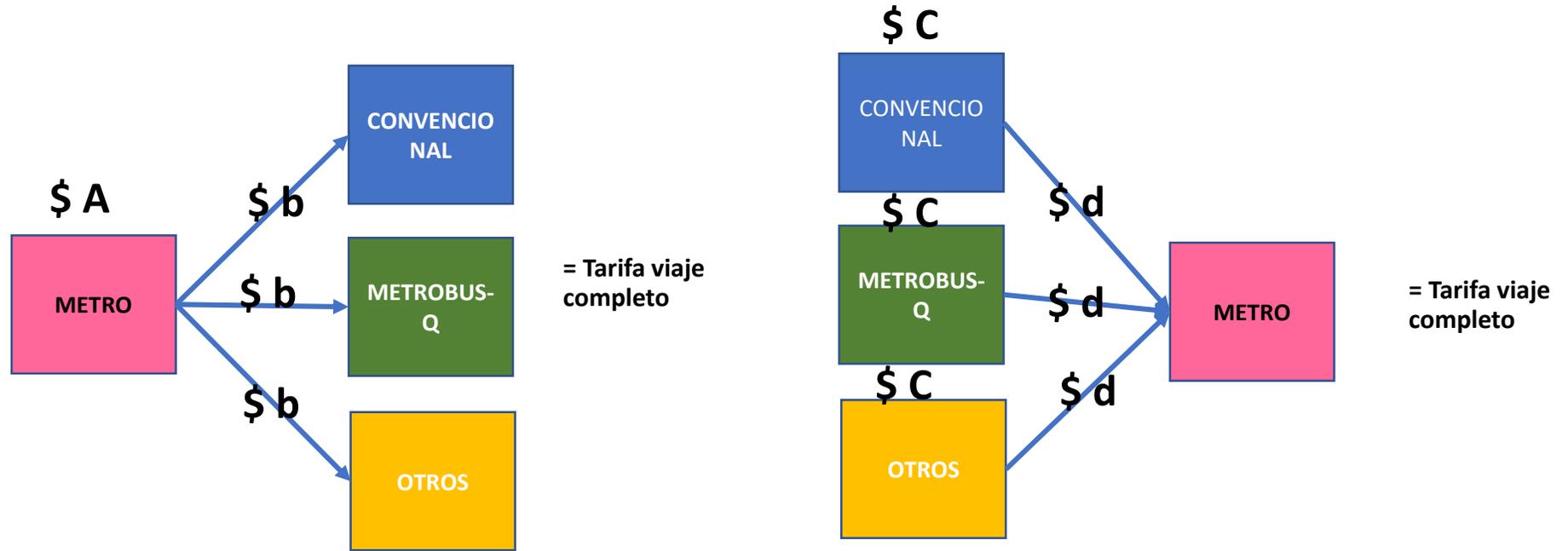
Supuestos

1. Contenido
2. Supuestos generales
3. Supuestos fijos
4. Supuestos de demanda
5. Supuestos sobre la operación
6. Supuestos de personal

Hojas de cálculo

7. OPEX Energía
8. OPEX Personal
9. OPEX Mantenimiento
10. CAPEX
11. Componentes de costo
12. Flujo de operación (depende del subsistema)
13. Indicadores operacionales y de eficiencia

Esquema de integración tarifaria entre los diferentes subsistemas



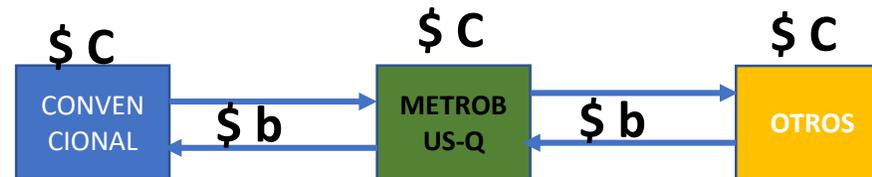
CONDICIONES

$$\$ A > \$ b$$

$$\$ C > \$ b$$

$$\$ A > \$ C$$

$$\$ d > \$ b$$



= Tarifa viaje completo

\$ A = TARIFA PRIMERA INTEGRACIÓN METRO

\$ b y \$ d = TARIFA INTEGRACIÓN ENTRE SUBSISTEMAS

\$ C = TARIFA PRIMERA INTEGRACION METROBUS/CONVENCIONAL