



**ACTA DE LA SESIÓN No. 100 EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO  
METROPOLITANO DE QUITO, DE 22 DE OCTUBRE DE 2020**

Siendo las diez horas con siete minutos del jueves veintidós de octubre del año dos mil veinte, se instala la sesión pública extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, bajo la presidencia del Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, de manera virtual, con la asistencia de las señoras y señores concejales siguientes:

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:

Mgs. Freddy Erazo Costa

Administrador General

Dunker Morales Vela

Procurador Metropolitano

Abg. Damaris Ortiz Pasuy

Secretaria General del Concejo  
Metropolitano de Quito (E).



**Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Buenos días señores concejales, señoras concejales, señorita Secretaria señoras, buenos días al público en general, a los amigos que nos siguen a través de las radios públicas, a quienes nos siguen a través del streaming, a través de las redes sociales, saludo cordial a todos los hermanos migrante en diferentes partes del mundo, en especial a los hermanos, a los paisanos, a los hermanos quiteños.

Señorita Secretaria, constate el quórum reglamentario para instalar la sesión.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Con su autorización señor Alcalde, procedo a constatar el quórum legal y reglamentario para instalar la presente sesión extraordinaria No. 100 del Concejo Metropolitano de Quito.

Concejal Bernardo Abad.

**Concejal Sr. Bernardo Abad:** Señor Alcalde, damas y caballeros concejales, funcionarios invitados a esta sesión y quienes nos siguen a través de las redes sociales y los medios públicos a todos buenos días. Presente.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejala Soledad Benítez.

**Concejala Mgs. Soledad Benítez: ...**

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejal René Bedón.

**Concejal Dr. René Bedón:** Buenos días señor Alcalde, señoras y señores concejales, a todos los que nos escuchan por las redes sociales y medios de comunicación, a la ciudadanía. Presente señorita Secretaria.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejal Juan Manuel Carrión.

**Concejal Sr. Juan Manuel Carrión:** Señor Alcalde, concejales, concejales, ciudadanía buenos días. Presente.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejal Omar Cevallos.



**Concejal Sr. Omar Cevallos:** Buenos días a toda la ciudadanía que nos escucha a través de los medios público. Presente.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Vicealcaldesa Gissela Chalá.

**Concejala Sra. Gissela Chalá:** Buenos días señor Alcalde, compañeros concejales y concejalas, a la ciudadanía. Presente.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejal Marco Collaguazo.

**Concejal Dr. Marco Collaguazo:** Buenos días señor Alcalde, compañeros, ciudadanía. Presente.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejala Luz Elena Coloma.

**Concejala Mgs. Luz Elena Coloma: ...**

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejal Eduardo Del Pozo.

**Concejal Abg. Eduardo Del Pozo:** Buenos días señor Alcalde, compañeros concejales, uno saludo a todos. Presente.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejal Juan Carlos Fiallo.

**Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo:** Señor Alcalde, señoras concejalas, señores concejales, funcionarios y público que nos mira buenos días. Presente.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejal Mario Granda.

**Concejal Dr. Mario Granda:** Presente.



**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Vicealcalde Santiago Guarderas.

**Concejal Dr. Santiago Guarderas:** Señor Alcalde, colegas concejales, señores funcionarios de las distintas entidades municipales, público en general. Presente.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejala Andrea Hidalgo.

**Concejala Ing. Andrea Hidalgo:** Buenos días señor Alcalde, compañeras, compañeros concejales, funcionarios, ciudadanía. Presente.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejala Analía Ledesma.

**Concejala Mgs. Analía Ledesma: ...**

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejales Fernando Morales.

**Concejales Abg. Fernando Morales:** Buenos días. Presente.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejales Orlando Núñez.

**Concejales Sr. Orlando Núñez:** Muy buenos días señor Alcalde, señoras concejales, señores concejales, un saludo cordial. Presente.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejales Blanca Paucar.

**Concejales Lda. Blanca Paucar: ...**

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejales Luis Reina.

**Concejales Luis Reina: ...**



**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejal Luis Robles

**Concejal Sr. Luis Robles:** Señor Alcalde, señoras y señores concejales, vecinos de Quito, buenos días. Presente.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejala Mónica Sandoval.

**Concejala Mónica Sandoval:** Presente.

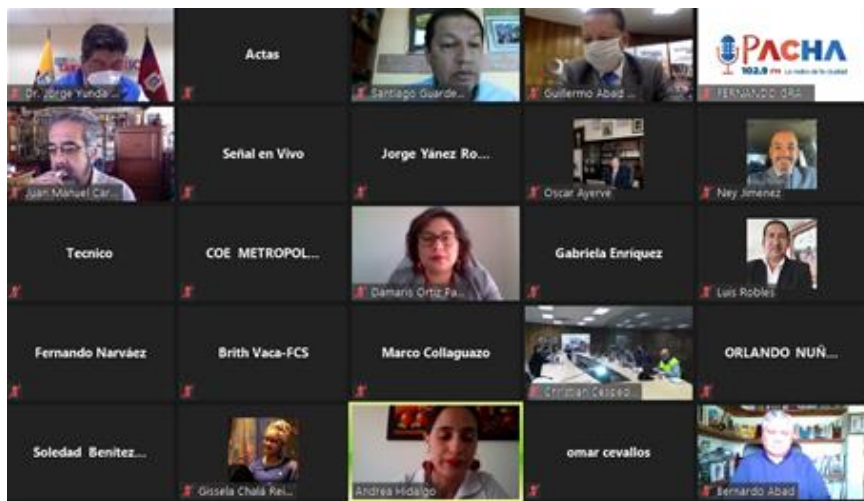
**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejala Brith Vaca.

**Concejala Dra. Brith Vaca:** Buenos días a toda la ciudadanía, señor Alcalde, compañeros concejales. Presente.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde Metropolitano.

**Ingresa a la sesión en la plataforma virtual la concejala Mgs. Soledad Benítez, a las 10h10. (17 concejales).**

**Como se muestra en la siguiente captura de pantalla:**



**Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Presente.



**Concejala Mgs. Soledad Benítez:** Señor Alcalde, si puede constar mi asistencia, disculpe.

Muchas gracias, buenos días con todas y con todos.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Buenos días, se registra su presencia señora concejala.

Con dieciocho miembros del Concejo presentes, contamos con el quórum legal y reglamentario para dar inicio a la presente sesión extraordinaria No. 100 del Concejo Metropolitano de Quito.

**Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Por favor, sírvase dar lectura al correspondiente orden del día de esta sesión extraordinaria.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Me permito leer el único punto del orden del día:

*"I. Primer debate del proyecto de "Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ). (IC-O-CMO-2020-003)".*

Me permito informar señor Alcalde, que el presidente de esta Comisión es el Vicealcalde Santiago Guarderas, también se encuentra conectado el equipo técnico de la Secretaría de Movilidad y de las diferentes instancias convocadas para esta sesión.

**Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Adelante señor Vicealcalde la escuchamos, gracias.

**Concejala Ing. Andrea Hidalgo:** Señor Alcalde.

Solamente, si me permite un punto de orden.

**Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Adelante concejala.

**Concejala Ing. Andrea Hidalgo:** Gracias señor Alcalde.

Quisiera empezar diciendo que me preocupa, es referente al tema de la movilidad por eso hago referencia en este momento y he solicitado la palabra, me preocupa; por una parte la delegación que se ha hecho a nuestro compañero Santiago, de paso felicito y deseo muchos éxitos, puesto que, si no se ha tenido las ganas, la voluntad, esto por ser



sutil; definitivamente, era indispensable que se delegue a alguien que tenga esas ganas, esa capacidad, esa firmeza y el liderazgo necesario para que nuestra ciudad avance en temas de movilidad.

Pero me preocupa compañeros, que al darse esta delegación existiera un problema de competencias entre la parte ejecutora y la fiscalizadora, ya que podría entenderse como juez y parte; y me refiero a que el compañero Santiago, en este momento, él tiene la Presidencia y es miembro de la Comisión de Movilidad, podría llevarse a que se haga un análisis si corresponde o no, si es que es el caso cambiar las comisiones; le solicito señor Alcalde, para mi es fundamental y creo que para la ciudadanía, estar claros de que no tiene ninguna consecuencia respecto a ser juez y parte, y por eso quisiera que se dé una sesión extraordinaria para tratar el tema.

**Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Con mucho gusto señora concejala, para que la señorita Secretaria tome nota...

**Concejal Sr. Omar Cevallos:** Señor Alcalde.

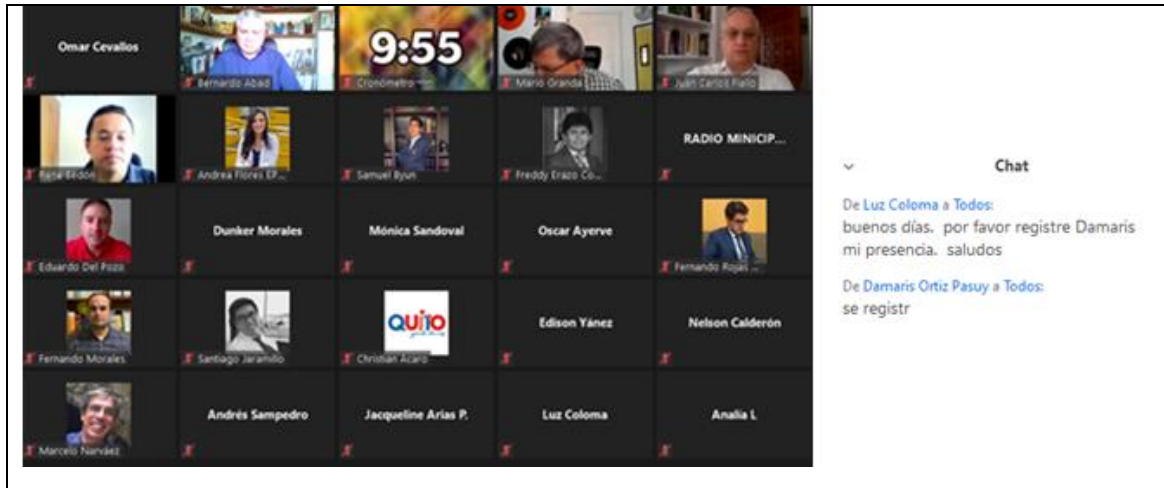
**Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Adelante.

**Concejal Omar Cevallos:** Por comentar lo que acaba de manifestar la concejala Hidalgo, creo que está totalmente comprobado que el tema de fiscalización de los concejales está consagrado en las leyes, en la norma y en la Constitución de la República, porque de ser así, nosotros pensaríamos que un presidente de una Comisión puede ser juez y parte en las actividades administrativas del Municipio, tendríamos que todos los concejales no aceptar ni las comisiones y tampoco las delegaciones a las empresas municipales, por tanto yo no creo que es necesario llevar a una sesión extraordinaria para tomar decisiones que no se las puede tomar.

Siempre he manifestado que todos los concejales nos volvemos parte administrativa cuando somos miembros del directorio, por ejemplo, todos los que somos delegados por usted, señor Alcalde, a presidir los directorios no podríamos actuar en el tema fiscalizador y eso no es así, por lo tanto, creo que el pedido de Andrea, con todo respeto, no tiene sustento para poder hacerlo señor Alcalde.

**Ingresar a la sesión en la plataforma virtual las concejalas Mgs. Luz Elena Coloma y Mgs. Analía Ledesma, a las 10h15. (19 concejales).**

**Como se muestra en las siguientes capturas de pantalla:**



**Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** En todo caso, si es tan amable señora concejala, señores concejales, pediré un análisis jurídico, para, de ser pertinente, se pueda tratar o darle la respuesta correspondiente.

**Concejala Mgs. Soledad Benítez:** Señor Alcalde, si me permite por favor.

**Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Adelante, por favor.

**Concejala Mgs. Soledad Benítez:** Muchas gracias.

Coincido con la concejala Andrea Hidalgo, si me parece oportuno, no sólo por lo que ha señalado sino, justamente, por lo que usted acaba de decir, necesitamos en este tema tan importante para la ciudad, contar con la legalidad y no cometer errores, entonces hemos estado revisando, yo personalmente, la delegación y hay alguna contradicción en la misma resolución y algunos temas que me preocupan; coincido con la concejala en tener una reunión e insisto, velando por la legalidad de nuestras acciones.

Gracias Alcalde.

**Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Repito, vamos a tener un análisis jurídico y de ser pertinente, creo que tratarlo en un Concejo dependiendo del análisis jurídico, siempre será enriquecedor, en cuanto al tema legislativo que tenga darse.

Por favor, si es tan amable, adelante señor Vicealcalde si desea ya intervenir.

**Ingresa a la sesión en la plataforma virtual el concejal Luis Reina, a las 10h19. (20 concejales).**





Como se muestra en la siguiente captura de pantalla:



**Concejal Dr. Santiago Guarderas:** Muchas gracias señor Alcalde, colegas concejales.

Quisiera hacer un recuento respecto de este proyecto de ordenanza que crea el Sistema Integrado de Transporte Público, a efecto de que el Cuerpo Edificio conozca a plenitud y pueda presentar todas las observaciones de las que se creyeren asistidos.

Quisiera empezar señalando que este proyecto de ordenanza fue recibido por la Comisión de Movilidad el 28 de noviembre de 2019, en la primera sesión, inmediatamente después de recibir este proyecto de ordenanza, esto es en la sesión ordinaria No. 18, de 11 de diciembre de 2019, la Comisión de Movilidad conoció el proyecto de ordenanza e inició el análisis del mismo; para lo cual, acordó convocar mesas de trabajo y sesiones, tantas fueran necesarias, para mantener informados a todos los miembros del Concejo Metropolitano.

El proyecto proponía, y lo pongo en pasado para que se entienda, la creación del Sistema Integrado de Transporte Público, a través de la integración física, la integración tarifaria y la integración de los medios de pago de los subsistemas Metro, Metrobus Q, transporte convencional, Quito Cables y otros que en el futuro se crearen.

Entre los componentes del sistema se contemplaba al administrador, el ente gestor o autoridad única del transporte, la estructura tarifaria, el fideicomiso, las unidades de gestión operacional, la fiscalización, los subsistemas de transporte público y sus operadores, los sistemas inteligentes de transporte, sistema integrado de recaudo, sistema de ayuda a la explotación y sistema de información al usuario; y, la infraestructura y equipamientos.

En cuanto a la integración del sistema de transporte público, el proyecto preveía 4 fases; una fase previa en la que los subsistemas de transporte convencional y Metro Q debían cumplir algunas condiciones de optimización operativas y laborales, entre



otras, cumplimiento de los estándares de calidad, implementación de la caja común y de sistemas tecnológicos de control operacional, normativa laboral vigente en favor de conductores y ayudantes y, específicamente, en cuanto al Metro Q, aquellas tendientes a reestructurar y modernizar a la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros y a revisar el modelo de contratación de los servicios de alimentación; además, en esta fase debía darse la integración operacional y de medios de pago; la primera, a través de la reestructuración de rutas y frecuencias; y, la segunda, a través de la implementación del sistema integrado de recaudo.

Las siguientes tres fases se referían a la integración propiamente dicha, en la primera se preveía la integración del Metro y Metro Q; en la segunda, del transporte convencional con Metro Q y Metro; y, en la tercera, la integración de los subsistemas ya integrados con otros existentes o que se crearen en el futuro.

Por otro lado, el proyecto establecía el régimen tarifario aplicable al Sistema Integrado de Transporte Público, a través de la determinación de la metodología para el cálculo de la tarifa, y la estructura tarifaria que consideraba un escenario sin integración y otro con integración implementada. Finalmente, el proyecto preveía el régimen al que se debían someter los ingresos monetarios del sistema de transporte su distribución, a través del fideicomiso y del Fondo Metropolitano de Transporte Público.

Como se puede entender de este breve resumen, el proyecto de ordenanza contemplaba un robusto marco normativo, con una serie de elementos que exigían un arduo y serio proceso de análisis, garantizando los mecanismos de participación ciudadana, a los que me refiere más adelante, y con el apoyo técnico permanente de la Secretaría de Movilidad y de las Empresas Metro y de Pasajeros de Quito.

La Comisión de Movilidad analizó, discutió el proyecto de ordenanza, al cual me he referido y he hecho una breve síntesis, en 22 sesiones y 8 mesas de trabajo, fraccionando los temas y estudiando individualmente, entre otros los siguientes:

- Etapa de integración entre la Empresa Metros de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros.
- Metodología para aplicar la reestructuración de rutas y frecuencias.
- Sistema integrado recaudo, caja común y fideicomiso como administrador de los ingresos operacionales y no operacionales.
- Operación del Sistema Integrado de Transporte.
- Estructuración jurídica, técnica y económico financiero de la operación de la primera línea del Metro de Quito.
- Actualización tarifaria.
- Contrato de operación.



Para el análisis de este proyecto de ordenanza, el 15 de diciembre de 2019, la Secretaría General del Concejo Metropolitano, calificó el mecanismo de participación de Silla Vacía de los delegados de la Unión de Operadores de Transporte Público de Quito UNITRANS-Q; y el 29 de enero calificó a los delegados de la Cámara de Transporte Público Masivo de Pasajeros; organizaciones que fueron convocadas a todas las actividades realizadas por la Comisión.

El 6 de marzo de 2020, el Concejo de Participación Ciudadana y Control Social, notificó al Municipio sobre la conformación y acreditación de la Veeduría Ciudadana, para la determinación de la estructuración del modelo tarifario, cuyo Coordinador General es el ingeniero Oscar Ayerve, quien, de la misma manera, fue convocado permanentemente por esta Comisión.

Asimismo, la Comisión de Movilidad considerando la importancia de fomentar la participación ciudadana y transparentar el análisis del proyecto de ordenanza, contó en las sesiones con la participación de varias organizaciones de la sociedad civil, además de recibir en su seno a aquellas que expresamente solicitaron ser recibidas en comisión general.

En sesión ordinaria No. 39, de 02 de julio de 2020, con el propósito de aunar esfuerzos para la efectiva creación del sistema integrado de transporte público, la Comisión de Movilidad resolvió conformar tres mesas técnicas presididas por los concejales: Mónica Sandoval, Omar Cevallos y Santiago Guarderas, a fin de que cada uno de ellos procese tres temas que se han considerado trascendentales en este proyecto de ordenanza, en el orden que mención son:

- Modelo de contrato de operación;
- Reestructuración de rutas y frecuencias; y,
- Actualización tarifaria, adaptada las mejores condiciones de calidad del servicio de transporte público masivo de pasajeros.

Este paso fue muy importante, porque tomando en consideración la importancia y la necesidad de que el Concejo Metropolitano discuta un tema que había sido postergado por muchos años, en su afán de que pudiera, al menos, conocer esta primera parte, extrajo del proyecto original esta primera parte, enfocando, como vuelvo a señalar, los tres aspectos, que, para efecto de la Comisión, son los indispensables para que pueda considerarse una reforma.

- Uno, la necesidad de que el ciudadano pague por un servicio seguro y de calidad;
- Dos, frente a la necesidad de una reestructuración de rutas y frecuencias, para que toda la ciudad, en todas las partes reciba el servicio público de transporte a todas las horas posibles; y,



- Finalmente, que a través del contrato de operación se aseguren los parámetros de calidad que debe exigir el Municipio para las operadoras de transporte.

Dichas mesas de trabajo concluyeron e informaron los productos alcanzados, es decir, la mesa relativa la normativa, con la participación de los interesados, discutiendo artículo por artículo y presentó una normativa; el concejal Omar Cevallos por su parte, trabajó en el tema de rutas y frecuencias, e incluso hay una consultoría que establece zonas; y, la concejala Mónica Sandoval, el contrato de operación, es decir, la Comisión de Movilidad, a fin de que haya un tratamiento ágil para que Concejo pueda, trabajó en una, llamémosle así, mini ordenanza.

Sin embargo, posteriormente se pidió, por parte del sector de movilidad, que más bien se regrese a la tratamiento total del sistema integrado de transporte público, por ello el 30 de septiembre, en sesión extraordinaria No. 47, luego de analizar cada uno de los componentes del sistema integrado de transporte público y de realizar su recomendaciones, resolvió solicitar a la Secretaría de Movilidad que remita un nuevo proyecto depurado e incluyendo el procesamiento de todas las observaciones planteadas en las sesiones y mesas de trabajo realizadas para el efecto, vuelvo a repetir, más de 30 reuniones en que la Comisión, de manera técnica, de manera transparente, discutió cada uno de los componentes que, inclusive, algunos de ellos no estaban concluidos, y que en el desarrollo del tratamiento fueron, por exigencia de la Comisión, terminados en ciertos factores.

El 5 de octubre, el licenciado Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, remitió el proyecto de ordenanza y sus anexos, sin embargo, en sesión extraordinaria No. 49, la Comisión de Movilidad revisó el proyecto, en el cual se evidenció que no se habían recogido todas las observaciones y recomendaciones realizadas a la Comisión, a las que me voy a referir inmediatamente, motivo por el cual consideró que luego del extenso y minucioso análisis del proyecto de ordenanza realizado en esta instancia, era importante y oportuno que el Concejo Metropolitano se pronuncie al respecto, es un tema realmente complejo, es un tema extenso, es un tema en el que se requiere la inteligencia, el aporte de cada uno de los miembros del Concejo Metropolitano, a efecto de que efectivamente la ciudad de Quito cuente con una ordenanza que, naturalmente, supere problemas graves, y entre ellos naturalmente, el relativo a la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros que, como ustedes muy bien lo conoce, tiene un déficit que está poniendo en peligro el funcionamiento de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros.

De las observaciones y recomendaciones realizadas por la Comisión de Movilidad, todos sus miembros, por unanimidad, arribaron a los siguientes acuerdos, los cuales los hemos hecho constar en el dictamen que se ha puesto en consideración del Concejo Metropolitano y que lo trasladamos a su consideración; primero aquellos aún se



mantienen pendientes y luego aquellos que ya han sido incorporados, voy a ir en ese orden.

- Se ha establecido por la Comisión, que el Concejo Metropolitano establecería la estructura tarifaria y el Alcalde Metropolitano fijaría la tarifa en todos los casos.
- La revisión de la tarifa debe adaptarse al cumplimiento de los estándares de calidad que garanticen la mejora del servicio de transporte público, la tarifa que pague el ciudadano será por el servicio de transporte de calidad que reciba.
- La aplicación de la nueva tarifa debe estar condicionada a la suscripción de nuevos contratos de operación, cuyo modelo debe ser incorporado como un anexo a la ordenanza modelo que, como vuelvo a repetir, fue trabajado por la Comisión de Movilidad.
- Para el cálculo de la tarifa se deben considerar los ingresos no operacionales que repercuten en el valor final de la tarifa al ciudadano.
- Parcialmente se encuentra recogida la disposición de que en el contrato de operación se debe garantizar la regularización de la situación laboral de los conductores y ayudantes.
- Parcialmente se ha recogido que las operadoras públicas y privadas deberán garantizar la interoperabilidad de los mecanismos de recaudo que contraten para el efecto, siendo el Sistema Integrado de Recaudo, lo cual sería una condición para la integración del sistema de transporte.

Y los cuatro acuerdos que si están incorporados en proyecto de ordenanza son:

- Que el pago por los servicios prestados a los operadores de transporte se realizará a través de un fideicomiso, modificando así la modalidad de cobro por la prestación de este servicio, sin embargo, la Comisión quiere aclarar que se deben incluir instrucciones básicas para la administración del fideicomiso.
- Se establecen estímulos para la electromovilidad o para la adquisición de unidades amigables con el medio ambiente.
- La ordenanza establece de manera obligatoria la nueva estructura de rutas y frecuencias, la cual ha sido presentada por la Secretaría de Movilidad, estudiada en varias mesas de trabajo y acogidas por la Comisión de Movilidad. Las rutas y frecuencias deben ser asignadas a través de un concurso público en el cual se invite a operadoras nacionales e internacionales, públicas y privadas.
- La implementación del Sistema Integrado de Recaudo que debe ser en un solo proceso, debe ser condición para la integración del sistema de transporte.

El artículo 326 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en concordancia con el artículo 1.1 1 del Código Municipal, dispone que:



*“Los órganos legislativos de los órganos autónomos descentralizados conformarán comisiones de trabajo, las que emitirán sus conclusiones y recomendaciones que serán consideradas como base para la discusión y aprobación de sus decisiones”.*

Por lo que, de todo lo expuesto se concluye que la Comisión de Movilidad ha cumplido con sus atribuciones, al analizar extensamente el proyecto ordenanza y emitir un informe y las recomendaciones que han sido referidas para consideración del Concejo Metropolitano; considera que es fundamental, ahora, escuchar el pronunciamiento de todos y cada uno de los representantes del pueblo, a efecto de una construcción normativa que cumpla con el anhelo ciudadano de que el transporte público sea de calidad y con mucha seguridad.

Hasta aquí mi intervención señor Alcalde.

**Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias señor Vicealcalde, por favor si es que hay la solicitud de la palabra de los señores concejales.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Señor Alcalde, me permito informar que se encuentra conectado Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, quien tiene una presentación para este proyecto de ordenanza, si lo autoriza a participar, señor Alcalde.

**Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Adelante por favor, quiero además decir que están ocupando la Silla Vacía, el señor Ney Jiménez, el señor Jorge Yáñez, el señor Oscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría, bienvenidos; adelante señor Secretario de Movilidad.

Quiero solicitarle que las once de la mañana, señor Vicealcalde, usted pueda tomar la presidencia del Concejo y dirigir la sesión, puesto que tengo una reunión con el señor Ministro de Economía, en donde me ha dado la cita para, justamente, tratar los temas económicos de la ciudad que, estaría acompañado del señor Administrador General; mientras tanto estaré todavía conectado; adelante señor Secretario.

**Ldo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad:** Me gustaría hacer la presentación de un vídeo, que resume a donde queremos llegar, este es un aporte de la Empresa Pública de Pasajeros y que me permito que ustedes lo vean, porque resume la parte aspiracional de lo que los usuarios queremos para la ciudad de Quito.

A continuación, se proyecta un video del cual se capturan las siguientes imágenes:





Este es el proyecto del Sistema Integrado de Transporte Público, el video nos está diciendo a dónde queremos ir, cual es el sentimiento que tienen todos los usuarios, la ciudadanía, en relación al transporte público de pasajeros en la ciudad.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Pero ¿qué es el Sistema Integrado de Transporte Público?, es un proyecto de ordenanza que articula, concatena, coordina, engrana a otras normativas jurídicas que ya se tiene en la ciudad y a nivel de país; concatena desde la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con ordenanzas existentes como las No. 185, No. 194 o la No. 021, que hablan del Sistema Integrado de Recaudo, el Sistema Metropolitano de Transporte Público, así como la política tarifaria, lo que ha hecho es concatenarlas para poderlas implementar de manera real en el día a día de los ciudadanos.

Reestructura un modelo caduco que es el que tenemos actualmente, un modelo que viene desde hace 50 o 60 años atrás, para pasar a ser un modelo funcional, práctico, ágil y eficiente, que permita convencer a los usuarios del transporte particular que dejen su vehículo en casa para que empiecen a utilizar el transporte público; este Sistema





Integrado de Transporte Público, este proyecto lo que quiere es organizar al transporte y darle una visión y una gestión empresarial, que es el primer gran componente de la fórmula mágica de la movilidad segura, sostenible y eficiente, que es organizar el transporte, más, controlar y gestionar el tránsito.

Este primer componente es el que estamos trabajando en este momento.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Pero ¿qué es un Sistema Integrado de Transporte Público?, como su propio nombre lo está indicando, es una integración física tarifaria de medios de pago y operacional, de los que conforman el sistema de transporte de la ciudad, sea Metro, Metrobus Q, los BRT privados, el transporte convencional, urbano, combinado, cables y los otros que pueda aparecer.

¿Qué se entiende por una integración física?, es la articulación que se produce en una infraestructura especializada, es decir, tenemos una terminal como la de El Labrador, como la de Quitumbe, en donde las personas se integran en esta infraestructura, con una tarifa que puede ser tomada en cualquiera de los subsistemas y que puede tomar otro subsistema con una tarifa integrada, a través de un medio de pago; esto es importantísimo, que este medio de pago ahora es escogido, como tiene que ser, por el usuario, que sea el usuario el que decida cómo hacer ese pago, con su tarjeta de crédito, con su tarjeta de crédito, a través de un celular, de una billetera electrónica o de una tarjeta de ciudad, todos estos interoperables con protocolos abiertos, que no signifique que el Metro tenga una tarjeta y para subirse al Metrobus Q otra tarjeta o para subirse al bus privado otro tipo o medio de pago, aquí cualquiera de los medios de pago, de cada uno de los subsistemas, es válido e interoperable en todo el sistema, y también un integración operacional, esto quiere decir, que vamos a optimizar las rutas y frecuencias, como lo vamos a ver a continuación.



Procede con la explicación de la siguiente lámina:



¿Cómo se administra un Sistema Integrado de Transporte Público?, la Secretaría de Movilidad, con normativa jurídica, es el administrador del sistema, pero esta institución, la Secretaría, va a necesitar una autoridad única que le permita que se gerencie, que se planifique, que se diseñe, que se gestione, que se controle y que se opere al Sistema Integrado de Transporte Público con cada uno de sus subsistemas, como es el Metro, Metrobus Q, los BRT privados, urbanos o cualquier otro que pueda aparecer, dotándoles de una infraestructura y de un equipamiento especializado que permita que esa planificación que ese diseño, que esa gestión sea práctico; claro que esta administración y esta implementación es progresiva y gradual, pero tiene que irse dando.

Este Sistema Integrado de Transporte Público es el golpe de timón que necesita la movilidad para dar un cambio a este sistema caduco que actualmente estamos viviendo.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



¿Cuál es el objetivo del Sistema Integrado de Transporte Público?, aquí es importante hacer varios análisis, no sólo desde ahora sino desde hace mucho tiempo atrás, es el servicio; en muchas ocasiones, cuando se habla de transporte se lo relaciona directamente a la tarifa, y esto no es lo correcto, lo importante, y eso lo dice la ley, porque nosotros con este proyecto estamos haciendo cumplir la ley, una ley que viene desde el 2008 dándonos los caminos, las pautas, las directrices de cómo se debe trabajar con un sistema de transporte público, tanto nivel de un gobierno local o de un gobierno nacional, lo que estamos haciendo señores concejales, señor Alcalde, es hacer cumplir la ley.

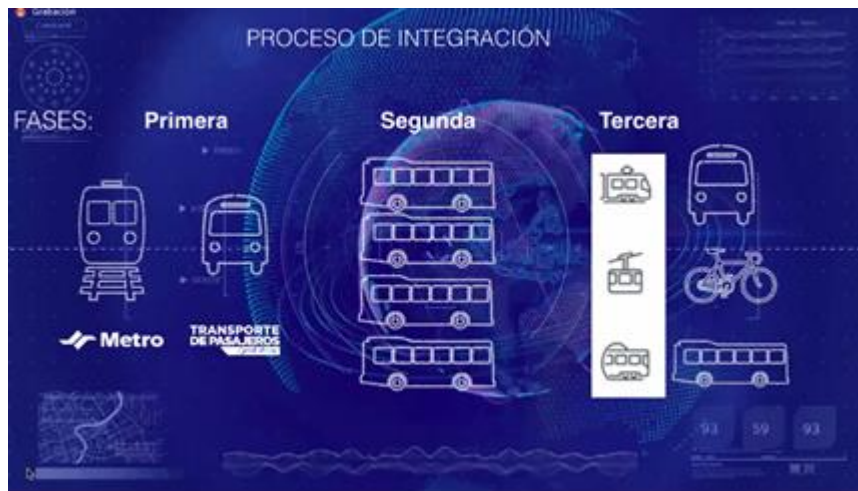
Y justamente, la ley lo que nos dice es que el centro del sistema es el servicio, y los demás actores trabajan y coadyuvan para mejorar este servicio en cualquiera de los subsistemas de transporte, esto nos va a dar como resultado que tengamos un servicio de transporte seguro, eficiente, universal, accesible, conectivo, equitativo, sostenible y, además, estamos implementando una ISO que permite gestionar de manera adecuada el sistema de transporte público en cada uno de sus subsistemas; ISO que tendrá que ser implementada, y así lo establece la ordenanza, también de manera progresiva, porque primero hay que implementar y luego hay que certificar, pero queremos incluirlo, no queremos que esto quede en el aire, no queremos que esto quede sin directrices, no queremos que esto quede a la buena voluntad de un funcionario o de una administración, sino que queremos institucionalizar estos procesos en base al marco jurídico que es la ley y, reitero, hacerlo cumplir.

¿Cómo lo hacemos cumplir?, ¿cuál es la garantía?, ¿cuál es la herramienta jurídica que nos permite que esto se cumpla?, y que también este en la ley es el contrato de operación; los contratos de operación en el Ecuador no cumplen con lo que la ley dispone, ni en Quito, ni en ninguna parte del Ecuador, lastimosamente; hay una cláusula ineludible en el contrato y que establecido en la ley, que son los parámetros de calidad de servicio con sus respectivos indicadores, que midan esos parámetros y que



le permitan a la autoridad saber si, efectivamente, tal o cual operador está cumpliendo con este punto central del sistema, que es el servicio, y eso lo estamos incorporando, y eso los estamos queriendo hacer cumplir porque, reitero, además es una obligación legal que tienen los administradores de sistemas de transporte público que incrementarlo a través de este contrato.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Decíamos esto el contrato, que es ley, no es una novelería como por ahí alguien lo dijo, no es un invento, no es un capricho, no es algo que queremos en este momento, el sector de la movilidad, decir que estamos queriendo implementarlo o inventarnos, no, esto de aquí es algo que se debió haber hecho desde el año 2010, porque ahí feneció el plazo que se dictó, en su momento, en la en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, en Montecristi, en el año 2008.

Este proyecto tiene un proceso de integración, y ¿qué es el proceso de integración?, no es otra cosa que una secuencia operacional de integración física y tarifaria a través del medio de pago.

Imaginémonos tan sólo cuando llegamos a una estación, es una secuencia operacional donde viene un bus de un barrio periférico, llega a una estación, se integra con otro subsistema, que es una integración física, paga una tarifa para poderse integrar, y toda esa información es registrada a través de un sistema integrado de recaudo, que nos permite tener una data tan importante que nos va a permitir, en el futuro, realmente planificar, saber cuáles son los orígenes y destinos de las personas, en donde se mueve más la gente, en donde necesitamos más buses, en donde necesitamos quitar, que tipo de buses necesitamos; no toda la ciudad necesita buses tipo, hay lugares donde necesitamos minibuses u otros sistemas de transporte u otras unidades de transporte, eso es lo que nos va dar esta recopilación de datos



Esta integración operacional, esta secuencia operacional, se da por fases, la primera fase es donde el Metro se integra en todos sus aspectos con la Empresa de Transporte de Pasajeros, con el Trole y algunas operadoras privadas.

La segunda fase, se integra a los otros subsistemas, el convencional, el combinado, pero esta fase de transición entre la primera y la segunda, va a depender mucho de cómo los operadores privados, a los cuales se les ha delegado este servicio, se vayan acoplando o cumpliendo con los requisitos exigidos para la integración; ese tiempo puede ser variable, puede ir desde un tiempo corto a un tiempo medio, pero va a depender mucho del grado de intención que tengan los operadores privados, de los cuales, hemos conocido, hemos detectado, hemos percibido, de que lo quieren hacer en el menor tiempo posible.

Hay una tercera fase integración, en donde los otros sistemas de transporte que puedan ir apareciendo, como el Quito Cables, un funicular, el metrofédérico, la bicicleta pública y cualquier otro que pueda aparecer, se integren y que todos estén debidamente conectados, tecnológicamente hablando.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Dentro de la integración operacional hay un ingrediente que es fundamental e importante, que es la estructuración de rutas y frecuencias; esta estructuración es otro mandato legal, insistimos en este sentido, porque no estamos queriendo decir que lo que se está haciendo es algo que, reitero, se le ocurrió al sector de la movilidad; lo que se le ocurrió al sector de la movilidad es decir hagamos cumplir la ley.

En el año 2008 se estableció, por parte de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial, dos años para que se cree el plan nacional de rutas y frecuencias, así como en que los gobiernos seccionales; esto nunca se cumplió, y que es lo que se dictó en esta normativa jurídica máxima que rige al transporte en todo el país;



primero, esclarecer que es una ruta y una frecuencia, y claramente la ley dice que las rutas y frecuencias son un bien exclusivo del estado y que sólo el estado las puede explotar comercialmente, no obstante, nosotros sabemos y conocemos que este bien público se ha comercializado como si fuera un bien privado, y por eso tenemos lo que tenemos, una sobreoferta, en algunos casos, de hasta un 200% en las principales vías del país y en las principales rutas de Quito, en donde tenemos interferencia y concentración de buses en una sola vía, porque, justamente, se le ha visto este bien público como un bien privado.

Nosotros, en este proyecto de ordenanza, estamos dejando claramente establecido que esas rutas le pertenecen al Distrito Metropolitano de Quito, y el Distrito Metropolitano de Quito, como también lo dice la ley, tendrá la capacidad de reestructurarlas, cuantas veces sean necesarias, a favor de la ciudad, y ¿porque se las tiene que reestructurar?, ¿por qué se pensó así?, ¿por qué fue ese el espíritu de la ley?, porque el transporte es dinámico, mañana aparece un nuevo barrio, aparece una nueva organización, aparece un nuevo proyecto urbanístico y se crea nuevas vías, por ende hay que reestructurarlas, por ende hay que cubrirlas, por ende hay que darle servicio; entonces no puede ser rígida, porque el transporte es dinámico, y ahí es cuando el estado tiene esa potestad de reestructurarlas.

Esta primera fase de estructuración de rutas y frecuencias, la Secretaría de Movilidad con el apoyo de la Empresa de Pasajeros y la Empresa Metro, ha planteado la reestructuración, hemos terminado esa reestructuración; y, la segunda fase, es la asignación de las operadoras a esas nuevas rutas, que se va a dar a través de un concurso público, como ya lo ha mencionado el señor Vicealcalde.

Esto nos va a permitir tener nuevos servicios de transporte público, en la periferia hemos visto que muchos buses no llegan a destino final porque la vía es angosta, porque hay mucha pendiente y los buses son grandes, son anchos; voy a poner un ejemplo, hemos hecho visitas en campo como la ruta Batán Colmena, es muy difícil pasar la Cima de la Libertad en una vía muy angosta con vehículos de 9, 10, 11, 12 metros, no se puede, es muy riesgoso, se atenta contra la seguridad vial del usuario, ahí hay que dar un nuevo servicio de transporte.

La reestructuración o la estructuración de rutas actualmente ha permitido tener una mayor cobertura territorial, lo que decíamos hace un momento, cuando se comercializaron las rutas y frecuencias, se concentraron en ciertas vías y tenemos una sobreoferta en las principales vías de Quito y no tenemos un solo bus en la periferia; y en la periferia, al no tener servicio de transporte formal, nace y crece el transporte informal, y se genera otro problema social que va paralelo a este, y que luego tenemos regularización de taxis, de camionetas, porque hace falta transporte formal ahí.



En la actualidad no estamos superando el 85% de la cobertura territorial, con la reestructuración vamos a llegar al 100% de la cobertura en donde tengamos acceso, y a un 95% en los casos en los que no tengamos acceso, esto que quiere decir, que no hemos podido llegar, en el momento, a todos los barrios, porque aún no tenemos infraestructura vial, pero si se la tiene vamos a llegar, es decir, se ha planificado llegar al tope máximo de cobertura.

Al reestructurar las rutas vamos a ser más eficientes porque vamos a mejorar los tiempos de viaje, ya no es necesario, tomando el mismo ejemplo de esta ruta Batán Colmena, que tengan 12, 13, 15, 20 y hasta 23 kilómetros de recorrido, donde, prácticamente, el día se les va a los operadores de transporte en recorridos tan amplios, y empiezan a ser totalmente ineficientes, aquí, al mejorar los tiempos de viaje, al reducir las rutas, al hacer una malla, un cuadriculado de la rutas en donde tengamos longitudinales, transversales y diagonales, hacemos más eficiente el sistema, y consecuentemente se mejora la calidad de los niveles de servicio, se mejoran los parámetros de calidad, el simple hecho de ganar tiempo, porque movilidad es sinónimo de tiempo, mientras más eficientes seamos menor tiempo de desplazamiento vamos a tener y mayores beneficios productivos va a tener la ciudad.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Esto necesita un modelo de gestión, que el modelo de gestión en cualquier actividad que ustedes quieran desarrollar, es simplemente como va a administrar la actividad que usted ha emprendido, en este caso, la pregunta es ¿cómo vamos administrar el Sistema Integrado de Transporte Público?, ¿cómo se va a proceder a pagar ese servicio?, ¿cómo se va a asignar las rutas?, para esto vamos a necesitar, y está estipulado en el proyecto, una descripción de los procesos operativos de integración claramente establecidos, claramente dichas las reglas del juego, claramente marcada la cancha, si lo queremos decir de manera coloquial; vamos a generar grupos o paquetes



de rutas o servicios para que esto esté debidamente organizado, no podemos dar una asignación de una ruta en el norte del mismo operador, quizás, una por el sur, puede que se dé el caso pero será muy esporádico, lo lógico es dar por grupos, por zonas, por sectores.

Vamos a mantener y a obtener la certificación ISO, es fundamental, porque justamente las normas ISO son las que nos permiten tener esos estándares, nos permite mantener esos procesos y nos permiten evaluar los mismos, y claro, para que el pago sea eficiente, rápido y efectivo necesitamos que el administrador del sistema incluya un fideicomiso que, con las instrucciones que dé el administrador del sistema, se pueda pagar de manera adecuada, en donde ya no sea la competencia por el pasajero, en donde ya no sea el cuantos pasajeros llevo y a quien llevo, porque si veo ahí una persona con discapacidad, un adulto mayor o a un niño, me hago el de la vista gorda porque no me es negocio, eso ya no puede pasar, y justamente, no puede pasar porque ahora el centro del sistema es el servicio ya no la tarifa como tal.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Hay que hablar de una parte del sistema, hay que hablar de un actor satélite de este sistema que es el cálculo de la tarifa, y la tarifa se calcula a través de una fórmula muy sencilla, como las que ustedes están viendo, que es los costos de operación sobre el número de pasajeros.

La Secretaría Movilidad en la administración anterior obtuvo una consultoría que determinó los componentes de los costos de operación de los diferentes tipos y tecnologías de los subsistemas de transporte; el costo de operación del Metro no es igual al costo de operación de un cable, no es igual al costo de operación de un bus eléctrico o de un bus de combustión o de un bus de 12 metros o un mini bus de 8 metros, son distintos los costos de operación, y consecuentemente la demanda para cubrir esos costos también es distinta.





Entonces, la relación que hace esta consultoría y que hace esta fórmula es, los componentes de los costos de operación de los diferentes tipos de tecnologías de los subsistemas con su demanda; para esto, los costos de operación, la consultoría realizó varios análisis que determinan, justamente, esos costos a través de fichas técnicas o bitácoras de mantenimiento o de gasto de cada uno de los sistemas.

Pero aquí viene algo muy importante que hay que tomarlo en consideración dentro de esta metodología, y que también se lo puso en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y que nunca se ha hablado de esto y mucho menos se ha aplicado, que es la tarifa socialmente justa; la tarifa socialmente justa lo que quiere decir es que los gastos del transporte público en una familia, más aún si es de escasos recursos, no puede ser superior al 15% de ingreso del salario básico unificado del trabajador, esto además, se convierte en otro indicador, entonces la ley ya nos da un techo y nos dice, hasta ahí pueden ustedes llegar y en este espacio en el que ustedes tienen que ir estructurando sus tarifas, en las que tienen que ir generado su política tarifaria, como tiene que asignar la tarifa, de ahí no se pueden pasar.

Pero también, socialmente justa, en la mesa No. 10 de Montecristi, en la cual estuve presente, se hablaba y se decía que tiene que ser socialmente justa para el prestador del servicio, para el operador, donde se genere un equilibrio financiero, ¿para qué?, para que el sistema tenga continuidad, para que el sistema se mantenga, para que la calidad del servicio se mantenga, cuando tenemos ese equilibrio financiero tenemos también un equilibrio en la tarifa socialmente justa y tenemos, sobre todo, un equilibrio en la calidad de servicio.

En esta metodología para el cálculo de la tarifa se ha incluido los ingresos no operacionales, hay ingresos que tienen los subsistemas de transporte que no vienen directamente de la tarifa, pueden ser publicidad, pueden ser multas, y que ahora se los está tomando en consideración, porque esos ingresos nos van a ayudar a reducir la tarifa como tal y hacerla justa.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



En esta lámina vamos a ver cuáles son esos costos de operación, que son iguales a cualquier otra modalidad productiva, económica o comercial, tenemos costos variables que son el mantenimiento preventivo, correctivo, combustibles y/o energía eléctrica, o las que corresponda a emisiones no contaminantes, y neumáticos, pero la ventaja de ahora, es que vamos a saber, a través de bitácoras de mantenimiento, si es que esos rubros, efectivamente, son los que tienen que ser, ahí es donde viene, justamente, el control de la autoridad, ahí es donde la autoridad única, dentro de sus facultades que mencionamos, es el control.

Los costos fijos, mano de obra directa e indirecta, gastos de administración, obligaciones fiscales, operacionales, etc., también se las tiene que revisar para ver si es que corresponde a lo que, realmente, está dentro del mercado; de igual manera los costos financieros y los costos de capital.

Muchas veces se habla y se nos dice que hay que municipalizar el servicio de transporte público, pero entendamos que significan municipalizar o que ámbito tiene, que cobertura tiene esta expresión; muchos sólo la relacionan con tener nuestros propios buses, pero ahí también tenemos nuestros propios riesgos y nuestros propios retos, pero también el criterio de municipalizar es, realmente, cuando usted tiene el control sobre la operación del transporte público de la ciudad, sea por delegación a operadores privados o sea una delegación directa, en este caso, a la Empresa de Pasajeros, lo importante es tener el control sobre ese sistema, y ahí estamos, realmente, municipalizando el transporte, porque si no tenemos el control, así sean los buses nuestros, así sean las paradas nuestras, no vamos a llegar al objetivo.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Justamente, llegamos a esta correlación de servicio versus tarifas, aquí, en este proyecto de ordenanza, le estamos dando peso al servicio; el servicio es el centro del sistema, la tarifa es un anexo que rota alrededor del servicio, y este servicio, como ya lo dijimos, tiene que tener un parámetro y un indicador que mida la calidad del servicio, sólo ahí vamos a saber si estamos haciéndolo bien, porque si esto no es medible como sabemos si lo estamos haciendo bien, y esto está en la ley, esto de aquí se debió haber hecho desde el año 2008, pero hoy lo vamos a implementar, no lo vamos a dejar en letra muerta, por eso necesitamos su apoyo.

Y como garantizamos, con el contrato, la ley fue muy sabia, creo que la ley no dejó casi ningún cabo suelto en lo que respecta a la organización de transporte, ¿cómo garantizamos aquello?, con el contrato, y los contratos actuales no tienen esta disposición legal, por eso nosotros consideramos que es requisito indispensable para la actualización de una tarifa que se cumpla con esto, que se firme un nuevo contrato, y que la autoridad pueda vigilarlo a través de estos indicadores, y por este servicio se paga una tarifa, es distinto; ¿por qué no funcionó esto antes?, porque se tenía una tarifa y se esperaba, a la buena de Dios, que se cumpla lo ofrecido, porque quedaba, netamente, en un ofrecimiento, ahora es un compromiso, ahora es un contrato.

Ese ofrecimiento qué generaba cuando no se cumplía, la rebeldía de la ciudadanía, el malestar de la ciudadanía, el deterioro continuo del servicio porque no había alguien que lo opere, que lo gestione, quien lo controle.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Si tenemos un listado de servicios y de parámetros que hay que cumplir, pues la tarifa tiene que cumplir esos costos; por eso la propuesta del sector de la movilidad indica que la tarifa al usuario, para este tipo servicios que hemos descrito, tiene que ser de \$0,35; la preferencial de \$0,17 y la discapacidad de \$0,10; ¿cómo se llegó a este valor?, a través de la consultoría que fue entregada en la administración anterior y a la cual nosotros hemos ido llenando con los datos respectivos para poder llegar a esta tarifa.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



De igual manera se hizo con la tarifa del transporte combinado y rural, para esto lo que se tomó en consideración son varias rutas que viene de las diferentes parroquias rurales, se tomaron varias rutas modelos, se determinaron los kilómetros de cada una de ellas, se sacó un factor para transportar a un usuario por kilómetro, esta se multiplicó por el número de kilómetros de cada ruta y se determinó la tarifa, cubriendo esos costos de operación; esto están en cada uno de los respectivos anexos que acompañan al proyecto de ordenanza.



Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Subsistema	Equilibrio	Escenario T04	Escenario T06	Escenario T08
	Tarifa	Tarifa	Tarifa	Tarifa
Metro	\$0,98	\$0,50	\$0,65	\$0,45
Metrobus-Q	\$0,35	\$0,35	\$0,35	\$0,35
Integración Metro - Metrobus-Q	\$0,22	\$0,20	\$0,10	\$0,15
Integración Metrobus-Q - Metro	\$0,85	\$0,35	\$0,40	\$0,25
Tarifa Integrada Total	\$1,20	\$0,70	\$0,75	\$0,60

	EQUILIBRIO	ESCENARIO T04	ESCENARIO T06	ESCENARIO T08
Costos	\$195.186.051	\$195.186.051	\$195.186.051	\$195.186.051
Ingresos	\$195.186.051	\$145.816.648	\$146.384.733	\$149.604.637
Compensación Anual	\$-----	\$49.369.403	\$48.801.318	\$45.581.414

Dentro de los escenarios de tarifas de la primera fase de integración, se llegaron a estas tarifas, miren aquí cuán importante es la demanda, ustedes podrán darse cuenta, en el lado izquierdo de la pantalla, donde dice subsistema, está cada uno de los subsistemas que se van a integrar en esta primera fase; tenemos el Metro, Metrobus Q, luego la integración del Metro con el Metrobus Q, luego la integración del Metrobus Q con el Metro y la tarifa integrada total.

Para esto hemos tenido una tarifa de equilibrio, que es la primera columna posterior a la del subsistema, esta tarifa de equilibrio lo que hace es, simplemente, determinar cuáles son los costos de cada uno de los subsistemas y cuanto se necesita de ingresos para que no tengamos ningún tipo de compensación anual.

Pero claro, esto es impagable para el usuario y nos alejamos del concepto de tarifas socialmente justa, es ahí cuando el equipo del sector de la movilidad, de la Empresa del Metro, de la Empresa de Pasajeros, los técnicos de la Secretaría, en ese techo que nos da la tarifas socialmente justa, empiezan a hacer los análisis para poder llegar a tener una tarifa que sea adecuada, que sea accesible, que sea motivadora para el usuario, esto fue acompañado de una encuesta de hasta cuanto podría pagar el usuario, porque ahí tenemos una pequeña idea de qué es lo que el usuario quiere, hasta donde le dan sus capacidades, o que lindo tener un Metro pero ¿puedo pagarlo?, ¿puedo subirme?, o sólo me subiré una vez en la vida porque ya no me da la economía.

Entonces, esos escenarios fueron los que se fueron trabajando en el sector de la movilidad y si podemos analizar, por ejemplo, el escenario cuatro, ustedes se van a dar cuenta que ahí hemos puesto que la tarifa del Metro debería ser de \$0,50; la del Metrobus Q de \$0,35; la integración entre el Metro y bus Q, es decir, usted se sube al Metro y luego se pasa al Metrobus Q, al Trole o a la Ecovía tendría que pagar \$0,20, consecuentemente, la tarifa total de integración sería \$0,70; y eso, para poder cubrir los



costos de la integración y del sistema generaría una compensación anual de 49'000.000; muchas personas dicen, bueno si ponemos una tarifa más alta, seguramente, vamos a tener que pagar menos subsidio; no necesariamente, ¿por qué razón?, porque al ser más alta la tarifa también genera una reacción ante el usuario y se convierte en un lujo el transporte público, consecuentemente no hay demanda y por ende, al tener menos pasajeros, aumentaría el monto del subsidio.

De igual manera es el razonamiento en el escenario seis, estaríamos hablando de \$0,75, con la misma lógica que acabo de mencionar y tendríamos un subsidio de 48'000.000 para cubrir todo el sistema; y, finalmente la sugerida, que se de \$0,60, mantendríamos un Metro con una tarifa de \$0,45; el Metrobus Q de \$0,35; la integración entre Metro y Metrobus Q de \$0,15; es decir, usted toma el Metro en \$0,45 si quiere subir al Trole paga la tarifa de integración de \$0,15 y estaríamos en una tarifa integrada de \$0,60; de igual manera, si es que va en el Metrobus Q paga \$0,35 y si se quiere subir al Metro paga \$0,25 más y llega \$0,60; esto, curiosamente, genera un subsidio menor, ¿por qué?, porque habría más demanda, va a existir mayores personas que tengan la capacidad económica de subirse al sistema integrado.

Aquí también viene algo importante, esos 45'000.000 de compensación para todo el sistema, en esta primera fase, es menor o casi similar a la compensación que actualmente se le da sólo a una empresa, aquí se estaría subvencionando al sistema de dos empresas.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Lo que he explicado es el Sistema Integrado de Transporte Público, y lo vamos a resumir en este video, que es un aporte de la Empresa Metro de Quito.

A continuación, se proyecta un video del cual se capturan las siguientes imágenes:





**QUITO**  
*grande otra vez*

Mantengamos la distancia hoy  
para unimos todos mañana

Este proyecto de ordenanza del Sistema Integrado de Transporte Público lo que hace es recopilar las disposiciones de las normativas jurídicas, este Sistema Integrado de Transporte Público va a permitir que el Metro funcione, va a permitir que la Empresa de Pasajeros salga del bache en el que esta, va a permitir el respiro del transporte convencional y va a permitir que el usuario empiece a sentir el verdadero cambio en la movilidad.

Este proyecto tiene un sello de Quito, este proyecto no tiene un tinte político, tiene el sello de la ciudad y porque la ciudad lo necesita, la ciudad lo requiere, si es que no damos el golpe de timón, si no damos el cambio, seguiremos en ese sistema caduco en más de 50, 60 o 70 años, que no le ha dado ningún beneficio a la ciudad, ¿cómo demostrar eso?, salgamos a las calles y veamos lo que está pasando, denos la oportunidad de mostrar que sí se puede hacer un cambio.

Gracias señor Alcalde, gracias señores concejales, estamos aquí todo el equipo de movilidad para ampliar, esclarecer cualquier duda que ustedes tengan o responder cualquier pregunta, con el permiso de ustedes, podrá dar las respuestas el señor Gerente del Metro, la señora Gerente de la Empresa de Pasajeros, así como los técnicos de cada una de las dependencias, sea de Metro, Secretaría de Movilidad y de la Empresa de Transporte de Pasajeros. Quiero, nuevamente, agradecer a este equipo de trabajo que se ha puesto la camiseta de la ciudad, porque sabe que el objetivo es en beneficio de la ciudad.

Gracias señor Alcalde, señoras y señores concejales.

**Asume la presidencia el concejal Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito, a las 11h20. (19 concejales).**







**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias señor Secretario de Movilidad, conforme les anticipara el señor Alcalde, en estos momentos ha ido a cumplir esa entrevista con el señor Ministro de Finanzas, por lo tanto, me ha encargado la Presidencia, por lo cual abro el debate.

**Concejal Dr. Mario Granda:** Señor Presidente.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Si señor concejal Mario Granda, a las órdenes.

**Concejal Dr. Mario Granda:** Sugiero muy comedidamente, que previamente a abrir el debate, escuchemos a quienes son parte de la Silla Vacía, con el fin de escuchar a los caballeros y tener fundamentos pertinentes para que después, los concejales, podamos hacer la intervención sobre el debate solicitado por la autoridad.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias concejal Granda, me parece apropiado, señorita Secretaria...

**Concejal Dr. Marco Collaguazo:** Señor Vicealcalde.

De igual manera, me gustaría desde la parte técnica, una explicación sobre el modelo de contrato de operación.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Correcto, entonces señor Secretario, previamente absolvamos esta consulta técnica que ha solicitado el concejal Collaguazo y luego vamos a dar la palabra a quienes están acreditados a la Silla Vacía, para empezar a escuchar a cada uno de los concejales; señorita Secretaria, por consiguiente, vamos a darle el uso de la palabra, nuevamente, al señor Secretario o a la persona que este designe.

Señor Secretario, para absolver la consulta del concejal Marco Collaguazo.

**Concejal Abg. Eduardo Del Pozo:** Señor Alcalde.

Un segundito, tal vez si me permite opinar antes del señor Secretario.

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



**Concejal Abg. Eduardo Del Pozo:** Me permito sugerir, Alcalde Guarderas, que tal vez procedamos de la manera que se está haciendo en este instante, seguramente, muchísimos de los concejales que no han sido parte de todas las mesas de trabajo que han sido señaladas aquí, dentro de la Comisión, tendrá muchísimas dudas respecto de la exposición que se hecho el día de hoy aquí; entonces, en ese marco, tal vez es procedente que primero exista un número importante de exposiciones de los compañeros concejales para que luego Guillermo, el Secretario y el grupo de movilidad puedan hacer las aclaraciones pertinentes, me permito sugerir aquello, Alcalde.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Perfecto, muchas gracias, entonces en función de ello vamos a escucharles a los señores que están acreditados en Silla Vacía y luego vamos a escuchar las exposiciones de los distintos concejales, para que el señor Secretario y su cuerpo técnico puedan responder.

Señorita Secretaría, por favor dé el uso de la palabra a quienes están acreditados en las Silla Vacía y en la Veeduría Ciudadana.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Para ir en orden, señores concejales, se encuentra acreditado el señor Ney Jiménez, quien ya está presente en esta sesión virtual, le pedimos por favor al señor Jiménez emitir sus observaciones o comentarios, acreditado a la Silla Vacía.

**Sr. Ney Jiménez, Acreditado a la Silla Vacía:** Señor Alcalde, señoras y señores concejales, público en general.

He escuchado atentamente la exposición del señor Vicealcalde, Presidente de la Comisión de Movilidad, así como la exposición del señor Secretario de Movilidad, que casi en su totalidad y en su mayoría se ajustan, efectivamente, a lo que se ha venido trabajando en el sector de la transportación...

**Concejal Dr. Mario Granda:** Presidente, quiero un punto de información.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Por favor, concejal Mario Granda.

**Concejal Dr. Mario Granda:** Solamente preguntar a quién representa el señor Ney Jiménez.



**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Señorita Secretaria, por favor de contestación al concejal Granda, respecto a cómo se ha dado la acreditación, disculpe señor Jiménez, y luego usted interviene.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Señores concejales, me permito informar que el señor Ney Jiménez ha realizado todo el proceso para acreditarse a la Silla Vacía, a través de la Cámara de Transporte de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, ha presentado la solicitud correspondiente, se ha hecho los requisitos de revisión por parte esta Secretaría, ha cumplido con los requisitos establecidos en el Código Municipal y es por eso que hemos procedido a acreditarlo, ha participado también dentro de la Comisión de Movilidad desde que su acreditación fue otorgada y en su momento fue convocado como lo establece el Código Municipal, al primer debate de este proyecto de ordenanza.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias señorita Secretaria, tiene el uso de la palabra el señor Ney Jiménez.

**Sr. Ney Jiménez, Acreditado a la Silla Vacía:** Como bien lo dice la señorita Secretaria, estaba por mencionar, mi representación obedece a la Cámara de Transporte...

**Concejala Dra. Brith Vaca:** Señor Presidente, disculpe, un punto de información con respecto al procedimiento de Silla Vacía.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Adelante, por favor concejala Vaca.

**Concejala Dra. Brith Vaca:** Muchas gracias estimado Santiago.

Quisiera que la Secretaria nos informe, si el señor Ney Jiménez es el delegado de los representantes a Silla Vacía para participar en esta sesión.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Así es señora concejala, si ustedes me permiten, el número de oficio con el que se calificó la Silla Vacía es, No. SGCM-2020-0432, que también fue enviado con esta convocatoria, y se calificó como principal al señor Segundo Santamaría, sin embargo, también está calificado el señor Ney Jiménez, porque hubo una renuncia del principal.

**Concejala Dra. Brith Vaca:** Quiero clarificar mi pregunta, Damaris.



Dentro de la intervención en las sesiones de los acreditados, tienen que escogerse de los tres acreditados, en este caso puntual, debería escogerse un representante de los tres para que pueda intervenir en esta sesión, ¿es el señor Ney Jiménez el representante de los tres?

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Hay varios acreditados, concejala Vaca, a la Silla Vacía.

**Concejala Dra. Brith Vaca:** La pregunta es ¿van a participar las tres organizaciones acreditadas a Silla Vacía?

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** No son tres organizaciones acreditadas a Silla Vacía, son dos organizaciones acreditadas a Silla Vacía y una organización que acredita el Consejo de Participación Ciudadana, que es la Veeduría, entonces tenemos dos organizaciones que siguieron este proceso y una que siguió el proceso a través del Consejo de Participación Ciudadana, no como Silla Vacía sino como veedor.

**Concejala Dra. Brith Vaca:** ¿Y van a intervenir los tres?

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Así es.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Si no hay otro punto de información, adelante señor Ney Jiménez, por favor.

**Sr. Ney Jiménez, Acreditado a Silla Vacía:** Gracias señor Alcalde.

Continuando con mi intervención, efectivamente, tengo la representación a la Silla Vacía como corresponde a la ley, y represento a la Cámara del Transporte que agrupa aproximadamente al 90% de los operadores de transporte del Distrito Metropolitano de Quito, nosotros creemos importante, en este proceso de vital validez para la ciudad, que los operadores pudiéramos, como efectivamente ha venido sucediendo y como nos acredita la ley, participar y exponer nuestros criterios respecto de este importante proceso.

Decía que había escuchado las dos intervenciones y permítanme hacer una reflexión, nosotros, los operadores de transporte que durante muchísimos años, en lo personal 25 años en el transporte, hemos venido escuchando de las distintas administraciones municipales algo parecido a este proceso que hoy la municipalidad, con buen criterio y que es una necesidad la ciudad, se lo quiere implementar, la intencionalidad de querer



cambiar todo el modelo de gestión de la movilidad, la intencionalidad de cambiar el método y el modelo de pago para los operadores de transporte, tanto públicos como privados, más allá de ser un modelo que, evidentemente, va a ser eficiente, es una necesidad que la ciudad tiene y que al momento el Municipio de Quito la tiene, por los altos costos que le representa a la Empresa Pública de Pasajeros, para la prestación de un mismo servicio que hacemos los empresarios privados sin ningún costo adicional.

Por eso es importante, porque como ya lo dijo el Secretario de Movilidad, esta es una necesidad de la ciudad de Quito, esto es algo que se debería haber hecho desde hace muchísimos años atrás, que bueno que hoy, políticamente, estén tomando la decisión de hacerlo y quiero hacer unas dos puntualizaciones, porque el modelo presentado, realmente, es lo que la ciudad necesita, pero hay dos cosas que quiero hacer notar a las señoras y señores concejales, con todo respeto pero con mucha objetividad, para que las discusiones sobre este tema, de quienes toman las decisiones para ciudad, pudieran recoger estos criterios de quienes prestamos el servicio y tenemos la experiencia y el conocimiento técnico.

Reconocer primero, dejar clara constancia de que lo que tenemos como transporte público del Distrito Metropolitano, es el producto de lo que las diferentes administraciones municipales han venido trabajando, esto no es un producto de lo que los operadores de transporte ni públicos, ni privados hemos querido, realmente, como gestión; nuestra aspiración siempre ha sido, es y será, tener un modelo de gestión eficiente, técnico, profesional, económico y, sobre todo, de un buen servicio a la ciudad.

Hacerles notar, cuando se habla de los contratos, que todos los contratos que los operadores hemos venido firmando han sido producto de la elaboración de la propia municipalidad, en los cuales, nosotros casi no hemos participado y no tenemos el poder de decisión, de tal suerte que reconocer que en la situación difícil que nos encontramos, tanto en los niveles de servicio, cuanto en la situación económica muy complicada para las empresas de transporte, tanto públicas como privadas, es la consecuencia de lo que las mismas autoridades, incluida esta administración, han venido trabajando.

Por primera vez o muy pocas veces escucho que hoy si se va a tomar decisiones de carácter técnico, porque todas las decisiones que se han tomado, en esta materia, ha sido políticas, coyunturales, han sido circunstanciales, en una materia y en un servicio de tanta vitalidad para la ciudad, esas decisiones siempre han sido perjudiciales, teniendo por lo tanto, una ciudad, en esta área, ineficiente, porque parte de la eficiencia de las ciudades es la agilidad, la seguridad y la comodidad con que los ciudadanos nos movemos en la ciudad de Quito, ahorrando tiempo que se lo puede dedicar al trabajo o a las actividades de la familia.



De tal suerte que los operadores transporte nos sentimos complacidos, que por esta vez, ojalá así suceda, pudiera la ciudad de Quito contar con un sistema moderno de movilidad y de transporte, donde se utilice las tecnologías que hoy son tan desarrolladas en todas las ciudades; casi podríamos decir que Quito está a la zaga de las ciudades latinoamericanas, quienes visitamos las ciudades, por material de trabajo, de transporte, sentimos con tristeza como ciudades que antes, en el pasado, fueron mucho más atrasadas en esta materia, hoy nos pueden dar un ejemplo, es penoso decirlo para quiénes somos parte de este trabajo y que nos sentimos involucrados, no hemos podido participar activamente en las decisiones, y que nos han conducido, si se quiere el término, a un sistema de transporte postrado en cuanto a tecnología.

Cuando las actividades de los señores concejales, con legítimos derechos en representación del pueblo, toman las decisiones sobre la tarifa y sobre los modelos de gestión, decirles con respeto pero con objetividad, han conducido, más bien, al empobrecimiento y al maltrato de los usuarios, porque no hay peor servicio que el malo y el que es gratis; entonces, cuando se trata de hablar sobre el mejoramiento del servicio debemos partir, no de los operadores de transporte, sino de la generación de la legislación necesaria, para que se mejoramiento, efectivamente, se cumpla.

Y ahí les quiero hacer notar a ustedes, señores concejales, que todo este andamiaje que el señor Secretario de Movilidad ha presentado, que la Comisión de Movilidad, más o menos lo ha trabajado, lo ha socializado, eso sí, más o menos lo ha socializado, se basa, fundamentalmente, en que se necesita, para la ciudad de Quito, los sistemas integrados de transporte, los sistemas inteligentes, para que pudiéramos tener toda la data y toda la información a la que, en resumen, en este cuadro el señor Secretario nos ha presentado, sobre la movilidad, la orientación de viaje, el ascenso, el descenso, los tiempos de viaje, las frecuencias, el modelo de gestión, los tipos de viaje, pero eso no lo tenemos.

Hacerles notar, señores concejales, que el Municipio de Quito lleva un retraso, aun incumpliendo con este contrato que tiene con las multilaterales para el funcionamiento del Metro, que ya debía haber estado funcionando, los sistemas integrados de recaudo, es decir, el Municipio de Quito ya debía tener el data center, donde concentre todos los tipos de viaje y toda la recaudación que en la ciudad de Quito se hace para poder hacer la administración.

Hoy se podría, y ojalá así suceda, aprobada una ordenanza que haga este cambio, pero les hago notar que mientras no existan sistemas inteligentes y mientras la municipalidad no disponga de estos medios, difícilmente se va a poder implementar un nuevo modelo de gestión y de pago como se está hablando, por kilómetro, es decir, por disponibilidad, no como es actualmente, por demanda.



De tal suerte que los operadores de transporte nos congratulamos de esos grandes esfuerzos que se están haciendo, esperamos que llegue a feliz término; tenemos dos observaciones que las hemos venido haciendo, que no contraponen el propósito y que pretenden coadyuvar y asegurar que se cumpla con este legítimo derecho de la ciudadanía y el propósito de la municipalidad, que es el mismo propósito que tenemos los operadores de transporte.

Para explicarme, hacerse notar que no se está planeando montar un nuevo servicio de transporte, se está tratando de transformar uno ya existente; y este servicio ya existente, evidentemente, tiene inversiones hechas tanto por la empresa pública, es decir, el Municipio de Quito, en toda la infraestructura que tiene y el en material rodante, cuanto por los privados y, por lo tanto, esas inversiones no se pueden desperdiciar en un país como el nuestro, ni en ningún país; entonces, a estas inversiones es necesario darles la seguridad jurídica para que sean estas mismas inversiones, más las adicionales, que son necesarias para la modernización y mejoramiento, se pueda sostener.

Y allí encontramos dos debilidades; una, la seguridad jurídica es importante mantenerla, es decir, el mejoramiento del transporte no se hace por decreto, se hace por leyes, se hace por contratos y se hace por implementación de los modelos de gestión, cuando nosotros firmamos los contratos en el Municipio de Quito, se firmaron en las condiciones que así lo establecieron en ese momento, hoy estamos dándonos cuenta que estos contratos no recogen todo el interés que tenemos, tanto la municipalidad como los operadores, sin embargo, estos contratos que están vigentes y en ejecución, evidentemente, sirvieron para que se hagan las inversiones y son el paraguas jurídico o sobre la garantía ante las instituciones financieras, para que se hubieran financiado alrededor de 3.500 buses que ruedan en la ciudad de Quito; no se puede dejar de lado este instrumento jurídico bajo ningún concepto, porque si se lo puede mejorar y se lo puede hacer mediante modificaciones a los actuales contratos, de tal suerte que se mantenga la seguridad jurídica, pero si se logra, en las adendas modificatorias a los contratos, que es una figura jurídica, los abogados así lo manifiestan, que da igual resultado poner los nuevos requisitos, los nuevos parámetros de gestión, las nuevas necesidades de la ciudad. Con eso tendríamos la seguridad jurídica necesaria, no tendríamos esta debilidad de las responsabilidades que se han adquirido con las instituciones financieras y no llevaríamos a la quiebra o a la vez desinversión del capital que tenemos hecho en los buses.

El otro punto que es importante hacerles notar señoras y señores concejales, es la necesidad de implementar los sistemas inteligentes que ya la empresa privada, en algunas ocasiones, lo hemos empezado a implementar y que, desgraciadamente, por algunas razones que no son de análisis, no hemos podido continuar y hacerlo en el



tiempo, igual le ha sucedido a la EPQ con dos intentos de implementación de sistemas inteligentes, y espero que estas experiencias permitan tomar las decisiones adecuadas y correctas para que los pudiéramos hacer en el futuro.

Agradecerles la atención señores concejales, señoras concejales.

Muchas gracias.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias señor Jiménez; tiene el uso de la palabra el segundo acreditado a la Silla Vacía, señorita Secretaria.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Si señor Presidente, la siguiente persona acreditada a Silla Vacía; en este caso el principal si era el señor Ney Jiménez, pero en el sigue el principal renunció y por eso es que participa el señor Jorge Yáñez, quien representa a la Unión de Operadores de Transporte de Quito UNITRANS, acerca del procedimiento establecido participa con principal y fue acreditado a participar tanto en la Comisión de Movilidad como en el seno de este Concejo Metropolitano. (Audio inestable).

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias, adelante señor Yáñez.

**Sr. Jorge Yáñez, Acreditado a Silla Vacía:** Gracias señor Alcalde, señores concejales y a la ciudadanía que nos escucha por los medios virtuales.

Para los que hacemos la Unión de Operadoras del Distrito Metropolitano de Quito y estamos agremiados en UNITRANS Q, realmente nos congratula sobremanera el haber escuchado, tanto informe del señor Alcalde el señor doctor Guarderas, donde ampliamente ha informado que por medio de, prácticamente, casi 30 reuniones se ha analizado, se ha revisado, se ha desarmado, se ha vuelto a armar, todos y cada uno de los componentes para poder encontrar una solución a este grave problema de la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito.

Creo que en la presentación del señor Secretario de Movilidad se pusieron las cosas claras, nosotros estamos con la predisposición de encontrar este cambio, de dar este giro que no ha dejado a la capital de la República alcanzar estos niveles de competitividad que debería tener como capital del país y encontrar los mecanismos necesarios para que se pueda acondicionar y eliminar, de una vez por todas, este proceso que venimos arrancando desde los años 50 del siglo pasado, donde tenemos la propiedad individual, es decir, que el hombre busque, como comúnmente se conoce;





para eso nosotros estamos con la predisposición de cambio, estamos con toda la gana y con todos los hechos para poder apoyar, decididamente, a ustedes que son el Cuerpo Edilicio, el cuerpo legislador del Concejo Metropolitano para que, finalmente, los ciudadanos tengan este servicio de calidad y este servicio que mucho reclama la ciudadanía.

Para eso, se ha puesto los niveles de calidad dentro de una matriz, y estamos con esta predisposición de poder generar estos procesos de cambio, creería, señores concejales, que deberían tomar en cuenta dos artículos, que me parecen importantes, que están en el Código Municipal, me refiero al artículo IV.2.4 y al artículo IV.2.21, numeral 2; que son artículos que de cierta forma, incentivan la propiedad individual y eso estaría en contra de lo que ahora se está conversando, de encontrar un sistema que sea integrado, de que los que estemos delegados o encargados de brindar este servicio público, lo hagamos con todas las condiciones que estarían determinadas en el instrumento legal que se generarían con la municipalidad o con la autoridad única y que, finalmente, se pongan todas las condiciones para que se estructure y se pueda generar este tan anhelado sistema metropolitano de alta calidad.

Finalmente, quería hacer una acotación, veía en la presentación que para el cálculo de la tarifa socialmente justa se estaba tomando, efectivamente, el salario básico unificado, pero luego se corrigió y es el 15% de los ingresos de una familia, y los ingresos de una familia se calculan más o menos a 1,6 perceptores por familia, creo que esto es algo que los técnicos de la Secretaría de Movilidad lo solucionará, porque, finalmente, hay que hacer caer en cuenta a la ciudadanía que el trabajo que ustedes están haciendo, es un trabajo que se ha generado luego de mucho análisis y verificación de cada uno de los componentes que forman esta matriz de costos para generar este servicio de calidad.

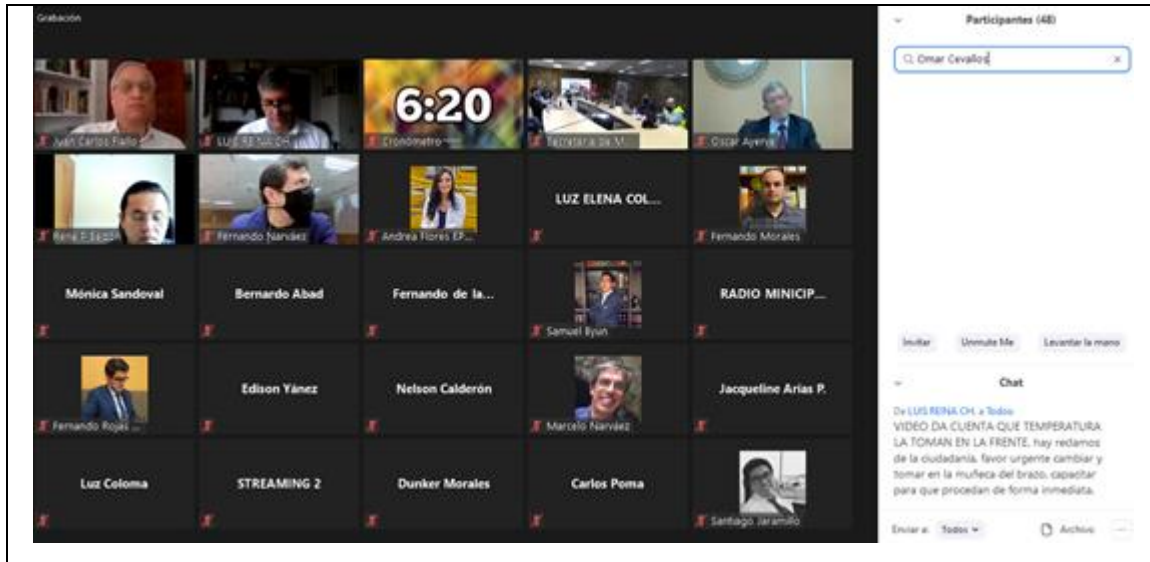
Entonces, de parte de UNITRANS Q, nosotros ratificamos nuestra predisposición de poder generar estos procesos de cambio, de cambiar la movilidad de Quito para beneficio de los usuarios, queremos garantizar la continuidad del servicio público para beneficio de los ciudadanos.

Muchísimas gracias señor Alcalde, señores concejales, cualquier inquietud volveré a intervenir, si el caso lo amerita.

Muy gentil.

**Sale de la sesión en la plataforma virtual el concejal Sr. Omar Cevallos, a las 11h43. (18 concejales).**

**Como se muestra en la siguiente captura de pantalla:**



**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias señor Yánez; tiene el uso de la palabra el ingeniero Ayerve por parte de la veeduría acreditada.

**Ing. Oscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría Ciudadana:** Gracias señores concejales, ciudadanos que están siguiendo con atención esta sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito.

Primero quisiera referirme al hecho histórico que esta es la primera vez, desde que existe el Municipio de Quito, que un Alcalde delega integralmente todas las responsabilidades, a un concejal, en el tema movilidad; realmente, este es un hecho que puede dar un giro de 180 grados al tema de la futura esperanza que tiene la ciudad y el país, para que la movilidad tenga la atención que este momento amerita, por las condiciones que el país conoce, por ende, creo que el reto para el concejal Santiago Guarderas es, realmente, muy importante, y estoy seguro que todos los presentes y los ciudadanos que nos escuchan, saben que él está en conocimiento de causa, siendo el Presidente de la Comisión de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito.

He escuchado con atención a los representantes de la Silla Vacía e, indudablemente, Jorge Yánez, hermano del Gerente del Metro, Edison Yánez, ha reemplazado a Mario Villagómez, que era el principal de la Silla Vacía, que hoy ocupa el cargo de asesor en la Empresa Metro de Quito; de tal manera que esas coincidencias tienen que visualizar lo que, en corto plazo, voy a mencionar lo que la Veeduría, en este tema, opina, referente a los conflictos de interés.

Sin duda alguna, desde que la Veeduría inició su trabajo, una vez que el Consejo de Participación Ciudadana lo constituyó y comunicó al Municipio de Quito y su



instituciones y a otras en el país, por mandato de la ley, iniciamos un proceso, desde esa fecha, 23 de marzo de 2020, de requerimiento de información para sustentar su informe, tanto a los concejales de Quito, a su Alcalde y al Consejo de Participación Ciudadana, de sus diferentes hallazgos, en ese contexto, tengan ustedes la más absoluta certeza, que esta Veeduría actuará con absoluto apego a la información técnica recibida, con seriedad y rigurosidad, para poder entregar a los que, por mandato de la ley, los concejales deben y tienen la facultad para determinar la tarifa en este Distrito.

Es necesario, entonces, simplemente, requerirle a muy pocos de los principales o algunos de los hallazgos que a nosotros más nos preocupa; cuando se ha presentado en requerimientos persistentes, para que finalmente entregue la información, debo decirles a ustedes, que ayer, ya entrada la noche, finalmente nos entregaron los últimos documentos; de tal manera que, como es obvio, nosotros revisaremos esa información para poderles dar a reconocer los hallazgos.

En eventos anteriores hemos manifestado nuestra preocupación de cómo se va sustentando las cifras en los documentos de sustento del flujo de caja para determinar, finalmente, de manera transparente, los resultados para determinar la tarifa.

En la documentación entregada, se puede analizar los cálculos que han determinado, por ejemplo, la demanda para el sistema rural y lo ubican con cero crecimiento, cero incremento, para el sistema combinado; igual, cero incremento, y estamos hablando para los próximos 10 años, 12 años, porque hay que recordar que en el flujo de caja, hay dos macro rubros, que no necesariamente empatan, uno de 10 años y otro de 12 años, que finalmente no ha habido una convincente explicación de cómo se van manejando esas determinaciones tanto en ingresos; entonces, la verdadera demanda, si solamente podemos establecer que en el último estudio determina 966 pasajeros día, vinculados a 1'602.000 usuarios, hay una confusión o debe analizarse más en profundidad, cuando esto coinciden en los 1.659 unidades, pero no corresponde al porcentaje que, supuestamente, la ciudad de Quito, unos declarando el Alcalde en el 80%, otros determinan informes el 70%, se establece que, evidentemente, hay una discrepancia absoluta, porque podríamos configurar los escenarios de los más de 4'000.000 de pasajes día de uso versus el 1'600.000 que aparecen en los informes.

También debo recordar, una vez más, sobre todo a los miembros de la Comisión de Movilidad, que la Tasa Interna de Retorno (TIR), está casi fija y forzada para aparecer en el 12%; entonces, ahí hay componentes que deben ser visualizados, en los que, significativamente, pueden variar en estas cifras de manera, realmente, importante, si sólo movilizamos la demanda y determinamos que es más del 1% el TIR sube radicalmente.



También es necesario analizar un hecho, que en el costo promedio se determina que ahí existe un riesgo país, que se ha calculado, en unos datos el 16% y otros del 12%; entonces el país sabe y todo el mundo sabe que en tema de transporte, cuando está garantizada la demanda, está garantizada la exclusividad del uso, no existe jamás la posibilidad de agregar justo y, peor todavía, de esa magnitud por un riesgo país, no hay coherencia para ser utilizadas esas potencialidades.

Es necesario determinar con claridad y no ha sido justificado, en ningún momento, cuando empieza la reposición de las unidades, porque en el estudio que se utiliza para la determinación de sus reposición establece cero, es decir, daría la apariencia que se va a renovar la flota de 1.659 unidades el mismísimo día que se firma el nuevo contrato de operación, es decir, ya se han comprado las unidades, ya está aquí en el país, solamente esperando para el arranque el momento que se firme el aumento de la tarifa del transporte e, indudablemente, que eso no es así.

Estoy absolutamente consciente que en este momento no podemos desglosar todos los detalles, incluso, algunos que tienen relación a los montos de subsidio que han sido entregados al transporte durante estos años, y ha sido tremendamente difícil tener esa información, ahí existe un aparataje de funcionarios que daría la impresión que están vinculados con esos hechos, posiblemente, en escenarios de corrupción y que la Fiscalía General del Estado o la Contraloría General del Estado deberían prestar atención, porque no es posible que más de \$75'000.000,00 de dólares no puedan estar debidamente clarificados en su destino.

Por tanto, en virtud de que es decisión de la Comisión de Movilidad, presentar al pleno del Concejo, la responsabilidad de determinar la tarifa, nos dará el tiempo necesario para, en próximas ocasiones, desglosar más en detalle estos temas.

Muchas gracias a todos ustedes.

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

Gracias ingeniero Ayerve; entonces vamos a escuchar a los señores concejales, en el orden la lista está:

- Concejales Del Pozo;
- Concejales Brith Vaca;
- Concejales Soledad Benítez;
- Concejales Juan Carlos Fiallo; y,
- Concejales Fernando Morales.

Concejal Eduardo Del Pozo, tiene el uso de la palabra por favor.



**Concejal Abg. Eduardo Del Pozo:** Gracias querido Alcalde.

Primero, debo sumarme a las felicitaciones que se han dado aquí por la delegación que se ha manifestado a su persona, en calidad de Vicealcalde, sobre el tema de la movilidad, creo que es importante y en esa materia y en esa lógica, aplaudo el que este presidiendo esta sesión que trata, justamente, de temas de movilidad, es importante que quien haga la cabeza en el tema de movilidad esa, justamente, a quien nos dirijamos en estas sesiones, y en esa lógica creo que es importante y con sustento de ley, que usted presida siempre las sesiones de Concejo que en materia de movilidad se trate, siendo ahora la máxima autoridad en esta línea.

Con este antecedente, quiero manifestar primero, que, en mi calidad de miembro de la Comisión de Movilidad, por supuesto, y suscribiendo el informe que ha sido presentado ante este seno del Concejo Metropolitano, hay un tema importante y voy a circunscribir mi intervención en temas que creo que son necesarios sacar a discusión, más allá, de que hay temas que aplaudir, sin duda alguna, porque se ha hecho un trabajo sumamente importante y la ordenanza está bastante bien, a mi criterio.

Primero, creo que es necesario e indispensable que la ordenanza que está tratándose el día de hoy aquí, se la continúe en este sentido, y esto lo digo porque en su momento, en la propia Comisión de Movilidad, empezamos a tratar la ordenanza de alza de la tarifa de los buses convencionales por carril separado a toda la ordenanza del Sistema Integrado de Transporte Público.

La definición de esta tarifa, es importante que sea en una sola ordenanza, toda vez que, necesitamos, de manera imperiosa, que se defina la tarifa del Metro de Quito, para que, evidentemente, ya se pueda sacar a licitación estos procesos de licitación, valga la redundancia, del Sistema Integrado de Recaudo y del Operador del Metro de Quito, que son dos de los temas álgidos sobre los cuales hasta los organismos multilaterales están presionando al Municipio de Quito; y este tema, digamos que es, una de las columnas vertebrales de toda esta gran muralla o de este gran entramado de inconvenientes que se puede encontrar en el camino pero que, sin duda alguna, el no tener un operador del Metro de Quito y el no tener, paralelamente, quien vaya a ser la inversión en el Sistema Integrado de Recaudo, tendrían como consecuencia ineludible, que tengamos una linda obra, que podemos subirnos, tomarnos unas bonitas fotos, unos lindos 22 kilómetros de túnel, pero sin que podamos operar y prestar un servicio a la ciudadanía, que creo que eso es el objetivo por el cual estamos todos aquí sentados y que, evidentemente, necesitamos que esto se convierta en una obra funcional para la ciudad y no sólo en un elefante blanco, que ha costado más de \$2.000'000.000,00 de dólares, y que en esa lógica, no puede quedar paralizado en estos momentos.



En ese sentido, estimado Alcalde, debo dejar sentado también, otra preocupación, adicional a lo que he mencionado con respecto a la definición de la tarifa, y es que hoy por hoy, en el proyecto normativo se está planteando una tarifa técnica que, a mi criterio, es sumamente importante que se la designa como una fórmula, como está en el texto de la ordenanza el día de hoy y que, evidentemente, la definición del contenido de cuáles son los rubros de cada uno de estos valores contenidos en la fórmula, puedan ser modificados de manera administrativa por el Alcalde, su delegado, el Secretario de Movilidad, quien sea, para que, evidentemente, esto no tenga la traba de la reforma de una ordenanza para poder hacer algún ajuste, algún cambio, en cuanto se refiera a la tarifa, más aún cuando, insisto, tenemos que sacar a licitación, como institución municipal, el Sistema Integrado de Recaudo y la operación del Metro de Quito; creo que ahí van a existir, sin duda alguna, algunas necesidades de cambio y de ajustes en el camino.

Lo que me genera la duda, más allá de aquello, de lo que he mencionado, que creo que es un acierto como está planteado, lo que me genera la duda y tengo una preocupación importante, es en cuanto a la legalidad que tiene la tarifa socialmente responsable, se puede estar entendiendo, como ha dicho Guillermo Abad, como un subsidio de parte del Municipio, y no significa que no esté de acuerdo conceptualmente, pero me parece que este tema, eventualmente, al ser considerado como un subsidio, tiene que tener un sustento legal totalmente firme, para que pueda respaldar a la decisión que este Concejo Metropolitano tome de aquí en adelante, ahora más, que la Contraloría está haciendo importantes seguimientos en materias de ordenanza de la municipalidad, es importante que tengamos este sustento legal para esta definición jurídica de tarifa socialmente responsable y la definición de cuanto significaría esto en contexto.

Otro punto que me parece que es discutible y que no estoy de acuerdo con lo que se ha manifestado en la exposición por parte de Guillermo, nuestro Secretario de Movilidad, y lo he manifestado en varias ocasiones en las sesiones de movilidad y me voy a seguir ratificando en aquello; no estoy de acuerdo en que existan fases de integración, tres fases de integración, creo que cuando inicie la operación del Metro de Quito la integración debe ser simultánea, no podemos confundirle al ciudadano y decirle, de aquí en un mes arrancamos con la primera integración y ahorita pagamos por separado del Metro, el Trole, el bus convencional, y de aquí en un año o en seis meses recién vamos a poder operativizar la integración total y aplicar todo lo que estamos generando en materia normativa.

Es indispensable que para que el ciudadano se adapte a la utilización del Metro de Quito, evidentemente, este sistema integrado de movilidad en la ciudad opere simultáneamente, que no existan estas fases de integración, como se las están planteando, sino que, de aquí, cuando ya inicie formalmente la operación del Metro de



Quito, el resto ya esté alimentando a la columna vertebral que será este sistema de transporte que estamos por inaugurar en los próximos meses del año 2021.

Esos son los temas que, a mi criterio, son los más álgidos y que requieren, evidentemente, un análisis profundo, un sustento tanto técnico como jurídico, porque insisto, en el un tema, creo que es necesarísimo tener un sustento jurídico para el tema de la tarifa socialmente responsable o subsidio; y este tema, creo que, si hay que repensarlo, las fases de integración creo que tienen que ser simultáneas, insisto, con la operación del Metro de Quito.

Adicionalmente, como comentarios en términos generales, con respecto a esta ordenanza, creo que es indispensable que la aprobemos y le pongamos la prioridad del caso, compañeros concejales, señor Alcalde, toda vez que, ya estamos con los tiempos en contra, lamentablemente, no se ha podido definir la tarifa del Metro de Quito, como mencionaba, viene de la mano con imposibilidades de contratación en los temas del Sistema Integrado de Transporte y la definición del operador del Metro, por temas de tiempo, como ya ha sondado la campanita, agradezco el tiempo y su paciencia.

Muchísimas gracias compañeros concejales.

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

Muchas gracias concejal Eduardo Del Pozo; quiero aprovechar solamente 30 segundos para agradecerle sus palabras, su respaldo, este es un trabajo conjunto con el señor Alcalde, en estos momentos él estaría presente pero, lamentablemente, está justamente consiguiendo los recursos, creo que el señor Alcalde debe estar presente en esta sesión, está al frente de este tema, yo lo que hago es tratar, con mi contingente, de apoyar.

Tiene el uso de la palabra la concejala Brith Vaca.

**Concejala Dra. Brith Vaca:** Muchas gracias estimado Santiago.

Me surgen varias inquietudes, y de esta respuesta dependerá mi intervención; en la presentación que usted hace, estimado Santiago, como Presidente de la Comisión, nos dice que en el informe de Comisión que ustedes presentan, se establecen 10 aspectos fundamentales y usted textualmente lo dice, *“no se había recogido esas observaciones en el documento”*, la pregunta es, ¿el documento que nos enviaron para revisión a este tema, incorpora los 10 aspectos que ustedes, como Comisión, consideran fundamentales que deberían constituir el documento que se nos envía?, esa es una de las primeras preguntas que me surgen a raíz de su intervención, estimado Santiago.

La segunda pregunta es, ¿el dictamen de la Comisión es favorable o no es favorable?, porque me deja abierta esta incertidumbre, además de algunas precisiones que nos



hace el informe de Procuraduría; quiero traer a colación una frase que dijo el Secretario de Movilidad, *“hay que cumplir con la ley”*, y nosotros como concejales, es nuestro deber hacer cumplir el procedimiento parlamentario, el procedimiento legislativo y que toda normativa que llegue para nuestro conocimiento y discusión este enmarcada en esas normas.

Entonces quisiera saber y conocer si el texto que nos enviaron es el texto final de la ordenanza, es el texto definitivo de la ordenanza, Santiago.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Bien, no sé si es el momento oportuno, todavía tiene 7 minutos, yo terminaría de escuchar.

**Concejala Dra. Brith Vaca:** Por eso le decía que dependiendo de eso voy a continuar mi intervención.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Quiero indicarle que la Comisión de Movilidad solicitó a la Secretaría, que extienda una ordenanza en la que se incluyan todos los parámetros que fueron discutidos en esas 30 sesiones, algunos de ellos están recogidos, no están recogidos todos; es la primera contestación a la pregunta, no están recogidos todos; sin embargo, consideramos oportuno que sea el Concejo Metropolitano el que se pronuncie sobre esa versión, a efecto de que tengamos el criterio del Cuerpo Edilicio y poder trabajar, para segundo debate, sobre este tema.

Hemos puesto un dictamen, no lo hemos calificado, usted recordará que cuando el concejal René Bedón puso a consideración del Concejo el PUGS, lo puso asimismo, un dictamen para que conozca el Concejo, nosotros no queremos influir sobre el Concejo Metropolitano, queremos, de manera imparcial, escuchar para tener una posición como Comisión de Movilidad, en ese sentido hemos dado el dictamen para conocimiento del Concejo Metropolitano, escuchar las distintas posiciones y sobre la base de los aportes que haga cada uno de los señores concejales y los consensos que se lleguen en esta discusión, poder tomar las decisiones oportunas, esa es la explicación concejala Vaca.

**Concejala Dra. Brith Vaca:** Muchas gracias estimado Santiago.

Entonces no estamos hablando del texto definitivo sino de una versión, no podríamos hablar que estamos en un primer debate, porque estaríamos incumpliendo e infringiendo la Resolución No. C 74, en su artículo 13, en los literales c) y d), que para poder entrar a un primer debate necesitamos el texto definitivo; entonces esa primera





puntuación y clarificación, y que conste en actas, por favor, que estamos trabajando sobre una versión, lo acaba de decir el Presidente de la Comisión.

En base a esa versión, me voy a referir ahorita al informe de Procuraduría, porque ustedes, en el dictamen de la Comisión, realizada el 14 de octubre de 2020, donde los miembros de la Comisión y abajo firmantes solicitan que haya los informes técnicos y jurídicos correspondientes, y solicitan a todos los involucrados, en especial a la Procuraduría.

El informe de Procuraduría es de fecha 15 de octubre, en el cual, en el punto 4.2 que dice consideraciones y especificaciones en relación con el articulado del proyecto, en el punto 43 dice:

*“43. En ese orden de ideas, conviene que el órgano técnico en movilidad, se refiera, en un informe motivado, necesidad, oportunidad, mérito y conveniencia de la implementación del sistema propuesto”.*

He revisado la documentación que nos enviaron para el análisis de esto, no encuentro ese informe motivado que lo refiere el informe de Procuraduría. En las conclusiones de este informe, donde plantea en el literal e), que dice:

*“e) Se recomienda al Concejo Metropolitano que requiera a los órganos y dependencias del Distrito Metropolitano de Quito, según su competencia material, los informes técnicos correspondientes que justifiquen y motiven la implementación, aplicación y control, según el caso, de las reformas propuestas del Proyecto, en el evento de que fuesen aprobadas por el Concejo Metropolitano”.*

He revisado la documentación que me envían, no hay un documento posterior a esta disposición que ustedes dan como Comisión, por eso es que considero que esto debe ser regresado a la Comisión y trabajar el documento como corresponde; mociono que regrese a la Comisión esta versión del documento que ustedes nos han enviado y se ajuste conforme el procedimiento parlamentario y régimen jurídico aplicable; es necesario esos informes previo a poder generar el documento definitivo para presentarlo a primer debate.

Esa es mi moción, yo elevo a moción que esta versión que ustedes nos han presentado hoy, regrese a la Comisión, se incorpore lo que ustedes plantean aquí, los 10 aspectos fundamentales, en donde debe estar constituido este proyecto de ordenanzas; además, que todas las observaciones que plantea la Procuraduría Metropolitana también dice, hay observaciones desde la concepción del nombre de la ordenanza, porque ustedes nos están presentando el que se incluya un título más al libro que está establecido como el Sistema Metropolitano de Transporte.



Mociono a que se regrese esta versión a la Comisión, para que se trabaje el texto definitivo con las incorporaciones de los 10 aspectos fundamentales, que ustedes, como miembros de la Comisión, nos lo plantean en su informe.

**Concejal Sr. Luis Robles:** Apoyo la moción.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Muchas gracias concejala Vaca, vamos a votar en su momento, creo que es importante lo que estamos debatiendo, está la moción planteada, tiene apoyo y la someteré a votación en su momento.

Concejala Soledad Benítez, por favor.

**Concejala Mgs. Soledad Benítez:** Muchas gracias Vicealcalde.

Empiezo diciendo y recalando, en buena hora estamos tratando este tema tan importante, como es el Sistema de Transporte Público en el Concejo Metropolitano, y señalar que ha dependido de la voluntad del Alcalde anterior o de los Alcaldes, no de los concejales, y hoy ha sido de voluntad del Alcalde poner el tema en la agenda, no es una tarea sencilla mejorar el transporte público, reestructurar rutas y frecuencias, establece el sistema de recaudación y la tarifa, no es sencillo porque se debe garantizar la cobertura a todo el Distrito Metropolitano de Quito en la reestructuración de las rutas y frecuencias.

Por otro lado, el sistema de recaudación debe ser inclusivo, sencillo de usar y además debe generar recursos para el Municipio, digo generar recursos, porque no se olviden que desde que ingresa cada pasaje hasta que se hacen las transferencias, se gana intereses a ese dinero depositado.

El tema de la tarifa es, sin duda, el más resonante porque de esto depende la calidad del servicio y la sostenibilidad de los empresarios del transporte, ante esta crisis económica, resultado de la mala gestión del Gobierno Nacional y potenciada por la pandemia, entramos en una encrucijada, los transportistas necesitan aumentar la tarifa y gran parte de los usuarios no puede pagarla, ante esto, estimados concejales, concejalas, señor Vicealcalde, considero que la única salida viable para conformar ambos reclamos válidos y legítimos, es el establecimiento de una tarifa única, multimodal como existe en varias ciudades del mundo.

Veo que en la propuesta hablamos de integración de una tarifa integral del transporte público, pero al revisar los documentos y en los cuadros que nos ha presentado el señor Secretario de Movilidad, veo que es una sumativa de la tarifa, pero no es la integralidad de una tarifa; esta tarifa única, multimodal genera un subsidio cruzado



entre quienes tiene mayor poder adquisitivo y los sectores populares, generalmente en las periferias de la ciudad.

Esta tarifa única posibilita que aquellas personas que viajan más distancia y en general tienen menos recursos, sean subsidiadas por las personas que viven en el centro de la ciudad y recorren distancias cortas pagando el mismo pasaje, con esto bajamos el impacto de la tarifa en aquellos que menos tienen y generamos los recursos que necesitan los transportistas y las empresas de transporte del Municipio para operar.

Ante esto, los consultores liberales y los simpatizantes del neoliberalismo dirán que el subsidio cruzado no es eficiente, que los subsidios no deben ser cruzados sino directos, es decir, luego de recaudar parte del recaudo se da en forma de bonos o transferencias a la población con menos recursos; sin embargo, la persona necesita el subsidio ahora no mañana, por esto los subsidios cruzados se siguen utilizando en algunos países, México, Argentina, Bolivia, el pueblo rechaza las políticas neoliberales porque hay una brecha enorme entre la teoría y la práctica; entonces, la única opción posible para que ambos intereses en conflicto, transportista y pasajeros, puedan satisfacerse con una tarifa única, multimodal y solidariamente justa; esta es principal observación del proyecto que están presentando.

La estructura tarifaria no debe ser por tantos recorridos sino una sola tarifa para todos los transportistas, multimodal, que pueda utilizarse a lo largo de todo el día, es decir, yo pago, por decir algo, 0,50 y puedo usar cualquier medio de transporte, Metro, bus, Ecovía, etc., desde las cero horas hasta veinticuatro.

Tengo otras observaciones al proyecto, coincidiendo con la concejala Brith Vaca, que también son importantes, pero la de fondo es esta, de todas maneras me permito observarlas, coincido con los aspectos fundamentales que ustedes señalan en el dictamen de la Comisión, y parto por señalar el primero; esos 10 aspectos deben ser considerados en la propuesta de ordenanza; estamos en primer debate, por lo tanto son válidas todas las observaciones que se puedan hacer, más bien en el segundo, querida compañera concejala, si estos aspectos que los estamos señalando no son absorbidos, tendríamos que regresarla a la Comisión, pero creo que hoy es el momento para hacer todas las observaciones y que la Comisión pueda recoger.

Insisto, me parece fundamental lo añadido en el dictamen de la Comisión, y es un pronunciamiento unánime; el primero, por ejemplo:

*“El Concejo Metropolitano establecerá la estructura tarifaria y el Alcalde Metropolitano fijará la tarifa en todos los casos”.*

Lo que nos están presentando ya es las dos cosas, estamos partiendo de la estructura tarifaria y también por los anexos, que son parte del cuerpo de la ordenanza, ya



estamos, con los que nos han presentado, fijando la tarifa en todos los campos, y luego, me parece fundamental lo que lo que sigue, pero hago hincapié en algunos:

*“En la ordenanza debe incluir instrucciones básicas para la administración del fideicomiso”.*

Eso no está, la suscripción de los nuevos contratos de operación, e inclusive estos deberían ser parte de los anexos al cuerpo de la ordenanza, eso inclusive lo habíamos señalado en el Concejo anterior; los estímulos para la electro movilidad o para la adquisición de unidades amigables con el ambiente, me parece que es fundamental y debería haber un capítulo con relación a este tema; establecer de manera obligatoria la nueva estructura de rutas y frecuencias, igual es fundamental; las rutas y frecuencias serán asignadas a través de un concurso público, me parece genial lo planteado por la Comisión; la implementación del sistema integrado, debe ser otro capítulo.

Frente a la propuesta de ordenanza que nos presentan, si veo que es, con todo respeto lo digo, caótico, en el sentido de que estamos utilizando muchos términos refiriéndonos a lo mismo; hablamos de reestructurar el sistema de movilidad, de reconfigurar el sistema integral del servicio de transporte público, lo concebimos como un sistema, lo concebimos como un proyecto, como una etapa, y cosas de esa, entonces no hay claridad en todo el trayecto de la ordenanza sobre estos temas; sugiero que mínimamente deberían haber los tres sistemas, la reestructuración del sistema integral de transporte público; el segundo, la reestructuración de la tarifa integral del transporte público; y el tercero debería ser establecer el sistema integrado de recaudo, como tercer capítulo en la propuesta de ordenanza.

Insisto, cuando hablamos en el cuerpo de la ordenanza, estamos hablando del Sistema Integrado de Transporte Público y hacemos la misma referencia o nos cruzamos con la reestructuración del sistema tarifario, si hay mucha confusión, y la ordenanza debería ser, más que para los concejales, tiene que tener validez y utilidad para el ciudadano más simple.

Entonces, hay otras preguntas que quisiera hacer al respecto, en el cuerpo de la ordenanza se señala la racionalización del conjunto de sistema, ¿qué significa esa racionalización?, ¿qué va a implicar?; dos, hablamos de la recuperación del espacio público, ¿cuáles y qué se va a hacer con ese espacio públicos?; insisto, pienso que estamos hablando de un concepto integral de tarifa para el sistema público integrado, y como el concepto tampoco lo expresamos en el cuerpo de ordenanza, estamos utilizando una sumativa de los diferentes componentes del sistema del transporte público.

Hasta ahí por lo pronto, muchas gracias Vicealcalde.



**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Muchas gracias también a usted concejala Soledad Benítez, tiene el uso de la palabra el concejal Juan Carlos Fiallo.

**Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo:** Gracias señor Vicealcalde.

He escuchado con atención todos los datos que se han dicho aquí y me parece deberíamos tener la convicción de que esto hay que rehacer, hay que conversar de muchas cosas adicionales, posiblemente mesas de trabajo, porque se ha hablado de elementos propios, que esta ordenanza está un poco desordenada, algunas veces se repiten términos, etc., pero más allá de eso, estimado señor Vicealcalde, creo que la transformación y estructura del sistema de transporte de la ciudad, el sistema integrado, requiere de un fuerte liderazgo y sobre todo, señor Vicealcalde, de voluntad política, para que ese 75% de la población que se traslada o nos trasladamos en el servicio público de transporte, reciba de su Alcalde ese liderazgo y respaldo, para decir que yo soy el que lidera esto.

Jamás pondré en duda sus capacidades, admiro toda la competencia que tiene, pero sí me parece que hay términos en que se tiene que liderar lo que la ciudad necesita y eso es lo que hemos pedido al Alcalde, para que tenga ese liderazgo y, sobre todo, se guarde de cualquier tipo de intereses cruzados que puedan darse.

Me parece que si nosotros no integramos, si nosotros no diseñamos las rutas primero, señor Vicealcalde, es muy complicado que nosotros no le hagamos competencia al mismo sistema Metro, que supuestamente se quiere integrar, porque solamente se dice transporte público es Metro y los sistemas municipales, el convencional urbano no todavía; entonces, mientras nosotros no tengamos una definición de la rutas, que es prioritario para determinar con claridad que es lo que va a pasar con el Metro, que es algo fundamental para la ciudad y los transportes paralelo sobre tierra que están dados en los sistemas municipales, y si eso no se rediseña con el sistema convencional urbano, es muy complicado que nosotros podamos tener los parámetros que se determinan para que la demanda del Metro pueda funcionar; y todo lo que se pueda escribir aquí, solamente, puede quedar en letra muerta si es que no garantizamos esa demanda que es la que se da para el sistema.

Por lo tanto, es fundamental, y aquí que me llama la atención, lo que dijo el Secretario de Movilidad, Guillermo Abad, cuando nosotros hablamos de municipalización del transportes es, precisamente, que el Municipio tenga la capacidad de control y de coordinación total del sistema, donde este el sistema que abarca el Municipio pero también el sistema convencional urbano, porque tenemos un sistema integrado, esos es integración a totalidad; por lo tanto se tienen que integrar también todo lo que es la operación de la empresa pública, porque si se lee la ordenanza de creación de la



Empresa de Pasajeros, lo que determina es eso, que sea un organismo que coordine todo lo que es la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, y para eso tiene que integrarse, lógicamente, los sistemas del Metro con la Empresa de Pasajeros, tiene que administrar el servicio, tiene que integrar el recaudo, la operación, la información al usuario, etc., es decir, los tres sistemas que tenemos.

Esto tiene que darse antes de que funcione la integración, porque aquí se me dice que, el primero que se va a integrar es el Metro con los otros subsistemas, pero no se todavía cuándo se va a integrar el sistema convencional, es decir, usted más o menos me dice, la tarifa que yo tengo acá, que se va a dar, eso todavía no lo topes porque eso solamente es para el sistema convencional y el resto de tarifas tu veras como te las arreglas, más o menos así; entonces, nosotros lo que tenemos que hacer es analizar que estos elementos, necesarios para que funcione el sistema integrado, tiene que darse al mismo tiempo, es decir, tenemos que diseñar las nuevas rutas y en preferencia transversales para que puedan alimentar a todo lo que es la parte longitudinal de la ciudad donde va a estar el Metro y los otros sistemas.

Tenemos que garantizar el servicio a los sectores donde no es rentable financieramente para darles el servicio hasta horas de la noche, donde garanticemos que los universitarios puedan tener un servicio cuando salgan de clases, donde a las personas que tienen que ir a los barrios más alejados les garantizamos el derecho al transporte; por lo tanto, nosotros tenemos que ver que este sistema funcione con los parámetros que se han dicho aquí, que estoy muy de acuerdo, que evitemos estas carreras porque hemos visto, señor Vicealcalde, señoras y señores concejales, los videos donde por las peleas, los buses no tienen ningún empacho en cogerle y mandarle a un ciclista, que también es parte del sistema de movilidad de la ciudad, y no tienen el menor empacho en darle un golpe y hasta poner en peligro su vida, saltándose hasta los sistemas por donde va a ir el sistema de bicicletas, y los peatones también son parte del sistema de movilidad; todo esto es lo que tenemos que integrar.

Entonces, esta delegación que se tiene que dar para que se integre; vea como es importante como vamos integrando todo, señor Vicealcalde, si nosotros tuviéramos el barco de la ciudad al que deberíamos dar el impulso necesario, él debería ser el que recaude diariamente todo el recaudo del sistema de movilidad y como sería importante para la ciudad que se analicen las cosas de una manera integral; esto determinaría que ese sistema integrado de recaudo con los sistemas diferenciados para que la ciudadanía pueda acceder a los subsidios, a la demanda, es decir, no subsidiar a los transportistas sino subsidiar a la ciudadanía en las características diferentes de tiene cada uno, esto sería importante que nosotros analicemos primero antes de irnos a las cuestiones puntuales, es decir, analicemos la parte de estructuración general.



Por lo tanto, el sistema integrado de recaudo, el sistema de ayuda a la explotación y el sistema de información al usuario, señor Alcalde, tenemos que cambiar hasta el sistema de cómo van la parada, como vamos a determinar que el ciudadano sepa cuando va a llegar un bus cuando esté esperando en la parada y tenga que tener hasta en sus celulares la información para saber que no tiene que salir como loco a esperar cuanto tiempo al bus sino cuando llegue, con un sistema de información adecuado, todo eso tenemos que implementar y hablar.

También tenemos que hablar de las tarifas, la tarifa urbana porque aquí se habla de que los que viven más lejos ocupan más el transporte, sí, pero es que la ciudad les ha puesto en la periferia a los más pobres, entonces nosotros no podemos, a los más pobres, cargarles el costo del pasaje más alto, tiene que haber un subsidio, en el que los que hagan los viajes cortos subsidien a los que tengan que hacer viajes más largos, es decir, esto que propone la concejala Soledad Benítez, es tan interesante, usted pone una tarifa de cero horas a doce horas, los que van usando por menos horas es tarifa subsidiaran a los que usen por más horas, podemos pensar eso, por eso es importante que esto regrese a la Comisión, para discutir ahí.

¿Cuál será el operador del Metro?, pensemos, ¿le vamos a delegar a un privado?, ¿qué vamos a hacer?, pero si toda la infraestructura le pone la ciudad, más de \$2.000'000.000,00 millones de dólares ha invertido la ciudad en la estructura del Metro, todo esto vamos a entregar para que un privado lo maneje o solamente es la transferencia de tecnología para que pueda operar el Municipio; será que le mandamos mixto al Municipio con una asistencia técnica internacional, como vamos a determinar, vamos a hacer que la operación pública municipal sea de integración con las empresas Metro y de Pasajeros, qué es lo que vamos a hacer, vamos a integrar inmediatamente la operación del Metro, del Metrobus Quito y convencionales, o vamos a esperar a que esto se dé al año 2023 y que esto resuelve el otro Alcalde; fíjense lo importante que es definir las situaciones generales de cómo se da esto.

El ingeniero Oscar Ayerve habla claramente, para determinar una tasa de descuento adecuada, tenemos que saber y que se justifiquen cuáles son los elementos que conforman todos ellos para hacer un análisis financiero real; antes se ponía como costo el 30% de evasión y fraude, y nosotros garantizando una operación, y ahora se pone un IVA que habría de determinar IVA de que es; pero esto tenemos que hacer en mesas de trabajo, que es lo que propongo también, que regrese a la Comisión, hagamos mesas de trabajo para determinar con claridad los parámetros técnicos, ¿cuáles son los parámetros que se determinan para el flujo de caja?, ¿cuáles son los parámetros que se van a determinar para la estructura?, es decir, todo eso que será la estructura tarifaria, ¿cuáles son los parámetros que se van a determinar para la operación del Metro?, y sobre todo, que va a ser el servicio de calidad que tiene que garantizar el ciudadano.



Lo que sí le digo es que la municipalización del transporte es precisamente eso, que el Municipio controle todo el sistema de movilidad, que llegemos a eso será adecuado señor Vicealcalde, entonces nuevamente propongo que hagamos mesas de trabajo donde hablemos de todos estos temas para poder decidir con claridad y que regrese a la Comisión que usted preside, para desde ahí, poder analizar de una manera mucha más tranquila y con los equipos de equipos de cada despacho de los concejales.

Muchas gracias señor Vicealcalde.

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

**Concejal Abg. Fernando Morales:** Muchas gracias.

Considero que es lamentable que dentro del Concejo Metropolitano, el Alcalde de la ciudad, de manera pública y sin tener mayor reparo, ni generar ningún titubeo, ni ninguna duda, en una sesión del pleno del Concejo Metropolitano haya mentido de manera pública a los concejales y a la ciudad, y sin reparo dijo: *“yo ya puse la denuncia en la Fiscalía sobre la agresión al monumento Isabela Católica”*, La Hora investigó, otros señores concejales también se pronunciaron, pero yo no puedo dejar de lado este aspecto, que me parece una falta de respeto terrible al Concejo Metropolitano, y que esto se lo venga haciendo a un estilo ya un poco de chiste o de risa, creo que la ciudad de Quito eligió un Alcalde no eligió al más chistoso del curso, y hay que tomar esto con absoluta seriedad, y hago referencia a este tema porque si creo que es indispensable que en los temas tan trascendentes como la tarifa, que como ya lo dijo la concejala Soledad Benítez, deberá haber estado aquí el Alcalde de Quito, yo también comparto ese criterio, que el Alcalde debería haber estado en esta reunión, justamente, para poder recibir todos los criterios, poder nutrirse de ellos y no únicamente que se tenga ahorita un debate con los concejales y, con mucho respeto, la persona que ha sido delegada para el tema de movilidad, cosa que respeto, cosa que entiendo que en gran parte está en la normativa, que no la comparto porque si creo que es una falta de liderazgo y una falta de decisión para encaminar la ciudad.

Dijo Soledad Benítez, este tema lo ha puesto el Alcalde hoy, y no por voluntad de los concejales, sino por voluntad del Alcalde, lo pudo haber puesto hace un año, como hace un año seis meses, pero decidió ponerlo hoy, así como el tema del problema del Metro de Quito, problema que todos estamos preocupados y que en año siete meses no se ha podido solucionar, y que estamos ahora contra el tiempo y de alguna manera, obviamente, se logrará la solución, pero se refleja esa falta de planificación y de soluciones al apuro.





Comparto con el criterio de la compañera concejala Andrea Hidalgo, en el sentido de que puede existir un conflicto de intereses, con todo el respeto a todos los concejales, porque considero que eso ha sido uno de los principios que siempre se mantiene en el seno del Concejo, pero la persona que propone la ordenanza, como Presidente de la Comisión de Movilidad, que ahora con la delegación del Alcalde, va a ser la persona que fije la tarifa.

Con estos parámetros de la fórmula; que la fórmula, en teoría, nosotros vamos a hacer esta estructura de la fórmula o esta estructura de la tarifa en términos generales y luego vamos a tener el costo de operación dividido para el número de pasajeros, ¿quién define el costo de operación?, la Secretaría, ¿cómo se define el número de pasajeros?, van a decirme de una manera extremadamente técnica; con una consultoría del año 2017, les pregunto, la Veeduría del ingeniero Oscar Ayerve preguntó de manera escrita, ¿cómo definieron los casi \$9'000.000,00 de dólares que querían darle de subsidio al transporte en la pandemia?, cosa que no se había contestado, entiendo, que hasta el día de hoy, o no se había contestado hasta ayer, pero es importante ese factor de cómo se define el número de pasajeros, ¿quién lo define?, la Secretaría.

Y si nosotros en el articulado, como está la ordenanza, permitimos que el Alcalde sea la persona que fije la tarifa, yo creo que estamos cometiendo un grave error y que los ciudadanos se quedarían, lamentablemente, en una especie indefensión, ya que la Secretaría define el costo de operación en la fórmula, en esta tarifa técnica, la división es para el número de pasajeros, que también lo define la Secretaría, y luego viene el delegado o el Alcalde, que fijaría el pasaje, los dos delegado, el Secretario y el Alcalde o su delegado, definirían este pasaje; por lo tanto, considero indispensable que en el articulado, y voy a hacer la sugerencia igual, de manera detallada y objetiva, en el articulado siempre que se defina las tarifas, esto debe ponerse en conocimiento del Concejo Metropolitano; no se le podría delegar al Alcalde esa acción, considero que es algo fundamental.

También considero que aspectos positivo se han mencionado en este documento y hay que recalcarlos, la revisión de la tarifa debe hacerse en cumplimiento a estándares de calidad, claro que sí, completamente de acuerdo, pero hay que tomarle al toro por los cuernos y decir también verdades que están ocurriendo en la ciudad de Quito; vemos a los transportistas que ponen unos letreros: *"transportes públicos en quiebra, 17 años sin revisión de tarifa, responsable autoridades municipales"*, no están diciendo concejales ustedes son los responsables de esto, concejales y otras personas más.

Primero, creo que es una de las verdades a medias, que muchas de las veces, esta gestión municipal está haciendo y está comunicado a la ciudadanía; aproximadamente, redondeando los rubros de los dos subsidios que han habido, estamos hablando de cerca de \$75'000.000,00 de dólares, cosa que no se lo dice, cosa que no se lo topa a



detalle y cosa que siempre se lo evade; pero más allá de los \$75'000.000,00 de dólares, ¿dónde está el mejoramiento de la calidad?, ¿dónde está el mejoramiento del servicio?, ¿dónde está ese control?, ¿dónde está la autoridad municipales ejecutando ese control?, no ha habido absolutamente nada; entonces aquí hay una corresponsabilidad, las personas que están trabajando en las unidades de transporte ya se comprometieron en alguna ocasión y no han cumplido con ese mejoramiento y las cosas hay que decirlas como son.

Es importante que en este nuevo proceso, esos compromisos que se hacen, no queden, únicamente, como letra muerta o el papel aguanta todo, se hizo un compromiso y aquí no ha pasado nada; que buena iniciativa el tema de la caja común y el tema del fideicomiso, siempre y cuando las reglas estén puestas en la ordenanza, esa es una de las observaciones primordiales, tienen que estar la reglas del fideicomiso ya establecidas en la ordenanza, caso contrario, puede ser que la entidad municipal, el ejecutivo del Municipio, dentro de las reglas y del fideicomiso en sí, ocurra lo que pasó con el Corredor Central Norte, que es un descalabro que no existe control, que no funciona la caja común y que, simplemente, empieza a funcionar con una dinámica un poco de chantaje; nos quitan, nos vamos, les dejamos sin servicio; aquí hay temas tan cruciales, vehículos que dan servicio de transporte público que ni siquiera tienen matrícula, vehículos que no han pasado revisión técnicas vehiculares, y el Municipio se hace el de la vista gorda.

Entonces es importante, felicito, es una gran iniciativa que se maneje la caja común, se pueda redistribuir correctamente los recursos, que se eviten los correteos, que tan necesario es, pero es que es obvio, si estamos viendo los últimos videos, ya lo mencionó el concejal Juan Carlos Fiallos, los dos buses correteando, termina golpeando al ciclista y aquí no ha pasado nada, los buses siguen poniendo atrás, y creo que es una cosa que se debe exigir a los buses, que no le mientan a la ciudadanía y que retiren de manera inmediata esos letreros, porque están generando una mentira, los concejales no estamos evitando ni siquiera el debate, los concejales estamos dispuestos al debate, dispuestos a la revisión, pero no se puede decir que se está impulsando la quiebra del transporte público cuando ellos no son los que no han cumplido muchos de estos parámetros y terminan, inclusive, con los videos que estamos viendo, agrediendo a la ciudadanía de esa forma.

Compromiso que deben hacerse, el documento no está en los anexos, lo hemos revisado detalladamente, el documento del modelo del posible contrato tiene que adjuntarse a la ordenanza como un anexo, es así, estamos completamente de acuerdo, pero tienen que revisarse que ese modelo, de alguna manera, que se puede cumplir, que no sea únicamente, como ya lo dije, en letra muerta.



También considero importante las observaciones de la Veeduría por parte del ingeniero Oscar Ayerve, que acaba de mencionar, el flujo de caja, la tasa interna de retorno, varios análisis que se han realizado ahí, no es posible que el 1% si le ponen por el aumento de demanda en el transporte urbano y en el rural no le ponen el 1% de incremento y no proyecta a 10 años nada, eso obviamente, va a forzar a la fórmula, y el momento que se fuerza la fórmula no tenemos datos reales, es importante que este en todos los datos es crecimiento; ese crecimiento que según el INEC es mucho más del 1% y que en el ejercicio que está haciendo la misma Secretaría, se pone en lo urbano el 1%.

También es importante tener en cuenta que la Secretaría debe actualizar los estudios de alguna manera, no digo actualizar la consultoría, pero esta consultoría de donde salen los números del tema de la demanda de los pasajeros, ¿quién nutre?, nutren los mismos interesados, nutren las personas que están en el transporte, eso lo dice la consultoría, por lo tanto no termina siendo tan objetivo si ellos mismos, como interesados, nutren de esos números de la demanda, y con esos números se refleja un posible costo del pasaje.

También es importante que se analice los costos no como unidad, sino que se analice los costos ya como todo el colectivo que adquiere esos diferentes insumos, se ponen algunos ejemplos ahí pero creo que eso en sí podríamos, en las diferentes mesas de trabajo o comisiones, revisar, es decir, el empleo de los datos desactualizados en el cálculo de la tarifa debería la Secretaría actualizarlos, ya lo mencioné, la información entregada para los cálculos de tarifas es el que entregó la consultoría GSD en el 2017, su misma metodología describe lo que les mencioné hace un momento, que el levantamiento lo hizo con la información entregada por los operadores, es decir, la parte interesada; finalmente nos preguntamos si la información que vemos en estos archivos, ya fue actualizada por la Secretaría, son 3 años que se entregó esto, en el año 2017.

Hay un tema importante, el valor residual...

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:**  
Concejal Morales, le ruego concluir, por favor.

**Concejal Abg. Fernando Morales:** Permítame, ya voy a concluir, gracias; el valor residual está calculado a 10 años, no a 20 años, ustedes saben que se establece en la ley un tiempo de 20 años, pero el valor aquí está calculado a 10 años, hay un 50%, es decir, los otros 10 años no se está calculando ni como venta del vehículo como chatarra, ni como ganancia esos 10 años, por lo tanto, ahí también, en la tasa interna de retorno los cálculos variarían.



Les mencioné lo de los subsidios; regáleme 30 segundos señor Vicealcalde, si es tan amable; al ser los datos proporcionados por una de las partes y no ser actualizado por parte de la Secretaría, puede generar imprecisiones derivados de un sector del interés en el cálculo; se ha mencionado la posibilidad de realizar una auditoría a las entidades involucradas; el estudio no contempla IVA, no cobra IVA, no puede haber una debilidad cuando se trabaja en este esquema, pero esto es imperceptible, el Metro si paga IVA, esa reflexión también es importante analizar los IVAs donde se están pagando, la demanda y los gastos de mantenimiento no están completamente sustentados, ya que con los argumentos mencionados; es decir señor Vicealcalde, voy a pasar las observaciones por escrito de los artículos IV.2.364.

*“De la fase primera de integración del segundo párrafo donde se indica la forma de cobro o pago de la tarifa se realizará en efectivo, directamente en las unidades de transporte o en el punto de cobro según corresponda, hasta que se realice la integración”.*

Se deberá agregar que la Secretaría de Movilidad supervisará que los valores recaudados se depositen de manera centralizada en una cuenta de caja común, ya que eso garantizará que los buses que están aplicando este mecanismo puedan tener acceso a la información y a la redistribución correcta; esta supervisión de las cuentas permitirá que la Secretaría de Movilidad conozca la verdadera cantidad de pasajeros y los pagos en el sistema de transporte.

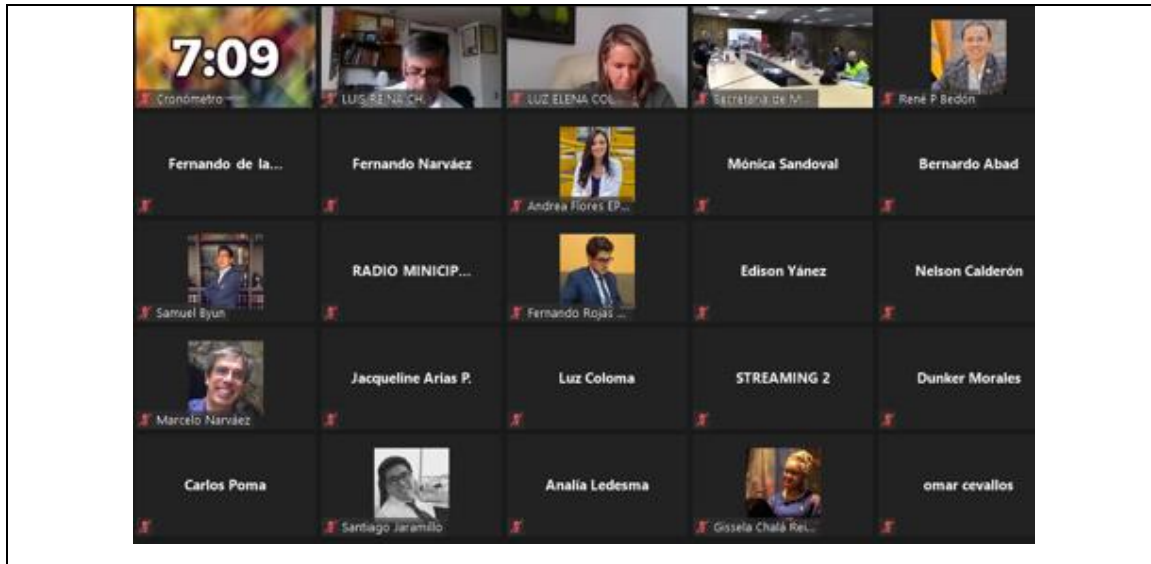
Y las otras observaciones, porque ya se acabó el tiempo, señor Vicealcalde, como ya lo dije en términos generales, sobre el artículo IV.2.359 y sobre el artículo IV.2.361.

Muchas gracias.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:**  
Tiene el uso de la palabra el concejal Orlando Núñez.

**Ingresa a la sesión en la plataforma virtual el concejal Sr. Omar Cevallos, a las 12h50. (19 concejales).**

**Como se muestra en la siguiente captura de pantalla:**



**Concejal Sr. Orlando Núñez:** Muchísimas gracias señor Vicealcalde, estimado y estimadas concejales y concejales.

Vemos aquí, en la palestra, opiniones de muy inteligentes, aportes técnicos, pero más allá de eso debo felicitar porque, entrelíneas, podemos observar también esa necesidad de herramientas de solución y, definitivamente, ahora estamos todos listos, mirando esta gran oportunidad, señoras y señores, de transformación de la ciudad, una gran oportunidad de dignificarnos como ciudadanos, una sociedad que se mueve, que se moviliza, es dinámica y que camina de cara al futuro para construir un Quito de gran bienestar.

Estimadas concejales y concejales, señor Vicealcalde, tengo 6 o 7 puntos que mencionar, poseo un serie de aportes que son saludables, definitivamente, para el ejercicio legislativo de este muy inteligente Cuerpo Edilicio, este es el mismo que nos representa, y representa la voluntad popular; estos aportes técnicos en profundidad y con el mayor esquema los haré llegar de la forma debida, adecuada, con todo el procedimiento que me permite y sólo quiero realizar estas, como les había mencionado, unas consideraciones.

Uno, actualmente tenemos una cobertura de transporte público que atiende aproximadamente al 70% de la población de Quito, esto compañeros, dicho de otra manera, está atendiendo al 70% de vecinos y vecinas que deben esperar 2, 3 o hasta 4 horas para lograr obtener servicio de movilidad, y estos, la verdad, creo que no siempre están regularizados, ya lo habían dicho muchos concejales, es entonces el momento de asumir estos retos y, estoy seguro que lo lograremos, haremos un cambio, claro que sí.



Como punto dos, no puede ser posible que a los usuarios del transporte público, y concuerdo totalmente con lo expuesto, que se nos siga viendo y observando con rostro de monedas de \$0,25, o es que acaso no somos personas; personas que demandamos un adecuado servicio de movilidad, y por ello, debemos generar esta normativa, debemos generar estándares pero de calidad, estándares de servicio total, 100%, esto es pasar de la cantidad de monedas a la calidad de atención a los pasajeros y, lógicamente, con ello ganamos todos como ciudad.

Tres, es la oportunidad de pasar de los correctivos a la certeza del servicio en calidad, agilidad de dicha movilización, y esto si es que quiero subrayar, depositamos, y más quien les habla, depositamos la confianza en la dirigencia del transporte que, con esa gran voluntad, anhelo y aspiro, que podamos llegar a culminar, a colocar en la cumbre el más alto estándar de calidad, siempre calidad.

Cuatro, ya estamos a la puerta del funcionamiento del Metro, como dije anteriormente estimadas concejales, concejales, señor Vicealcalde, muchas críticas han llegado, han vertido, pero sobre todo, creo que debemos concentrarnos en los aportes que nos permitan esto que llamamos la integralidad del transporte en nuestra ciudad, nosotros no buscamos, y confío en lo que estoy diciendo, más el criterio en comunión de pensamientos, no buscamos una ordenanza que salve al Metro, estamos buscando generar una ordenanza que salve a la ciudad y nos dinamice, nos culturice, nos brinde, con sus aristas, la posibilidad de ser mejores cada día, y esta es la oportunidad, la dignidad a la transportación de nosotros, los pasajeros.

Cinco, las ciudades del mundo, por supuesto, tenemos que tener el ejemplo de las ciudades del mundo, quienes nos muestran a través de las redes y de toda esta red inteligente, la integridad e integración, y creo que ese es el camino, estimados compañeros concejales y concejales, ese es el camino que va a solucionar la movilidad, por eso yo quiero expresarles a todos ustedes estimados concejales y concejales, que es necesario establecer una tarifa integrada de transporte de superficie con el Metro, una tarifa socialmente justa y equitativa, pensar en la movilidad de Quito es pensar en un modelo de gestión que fortalezca pero que integre las diversas modalidades de transporte en un sistema, en un todo, un sistema de recaudo, en el cual, el Municipio, como gobierno local, sea quien administre el bien común, esto, lógicamente, a través de un modelo de recaudo integrado, que garantice la calidad del servicio y la participación equilibrada de todos los actores de la movilidad de nuestra querida ciudad.

Voy finalizando, dos puntos más bien me parece; Quito tiene en sus manos la oportunidad de convertirse en la ciudad con el mejor servicio de transporte de América Latina, y este Concejo, creo yo compañeros y compañeras, tiene la responsabilidad de garantizar que los más de \$2.000'000.000,00 de dólares, los



ecuatorianos que hoy se evidencian en trenes, túneles, vías, luminotecnia, etc., se retornen en servicio integrado y de calidad, por ello señaló siempre calidad, para quienes en la capital del Ecuador, todos nos movilizamos.

Finalmente, me sumo a los aportes de los señores y señoras concejales de la Comisión de Movilidad, así como también a los diversos colectivos ciudadanos, esto es muy importante destacar, a los colectivos ciudadanos que desde hace más de 20 años vienen aportando a la ciudad con valiosísimas iniciativas para transformar y transportar en el servicio de movilidad, así lo hemos conversado con varias organizaciones del Centro Histórico y colectivos de usuarios, peatones propositivos, no problemáticos, propositivos y con herramientas de solución hacia, lógicamente, la institucionalidad de este sistema.

Señor Vicealcalde, señor Alcalde, seguramente nos están escuchando en este momento, estimados miembros de la Comisión de Movilidad, concejales, concejales, todos los actores de movilidad de Quito que se encuentran en este momento, les expreso mi compromiso a favor de la transformación de nuestra ciudad, que grita por lograr un transporte integrado y de calidad total.

Muchísimas gracias.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias concejal Núñez, tiene el uso de la palabra el concejal Mario Granda.

**Concejal Dr. Mario Granda:** Gracias señor Alcalde, nuevamente un saludo cordial a todos los que nos escuchan.

Quiero comenzar mi intervención diciendo y refiriéndome a lo que mencionó el Secretario de Movilidad, el momento es ahora, la ciudad lo necesita, un transporte ágil, eficiente y organizado, pero, justamente, para ello tenemos que hacer bien las cosas, tenemos que dar cumplimiento estricto a todo lo que determina, principalmente las normas de carácter legal para el tratamiento de las ordenanzas, he escuchado con mucha atención la compañera Brith Vaca, justamente, ante esa impresión, me he puesto a revisar documentación y quiero, primer referirme al punto del orden del día de la sesión extraordinaria el día de hoy, si me permite señor Presidente dar lectura:

*“Primer debate del proyecto de Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito”.*

Señor Presidente, compañeros concejales, para que exista el primer debate necesitamos el dictamen favorable de la Comisión, que en palabras más o menos exactas suele decir que la Comisión emite dictamen favorable para que el Concejo en pleno conozca en



primer debate y por lo tanto, para continuar señor Presidente, solicito muy comedidamente, que se sirva disponer a Secretaría, se de lectura al dictamen de la Comisión, para continuar con mi reflexión sobre el tema.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Señorita Secretaría, sírvase atender lo pedido por el concejal Granda, en la parte pertinente.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Con su autorización señor Presidente, procedo a dar lectura:

*"5. DICTAMEN DE LA COMISIÓN:*

*La Comisión de Movilidad, en Sesión Nro. 049 - Extraordinaria del 14 de octubre de 2020, luego de analizar la documentación que reposa en el expediente, el texto del proyecto de ordenanza, en 22 sesiones y 8 mesas de trabajo, amparada en los artículos 87 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; e, I.1.32 del Código Municipal, emite Dictamen para que el Concejo Metropolitano conozca en Primer Debate el proyecto de "Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito", de iniciativa del Alcalde Metropolitano, Dr. Jorge Yunda Machado, cuyo texto se adjunta al presente documento, dejando constancia que los miembros de la Comisión de Movilidad, por unanimidad coinciden que ciertos aspectos resultan fundamentales y por tanto deben ser recogidos en el proyecto, los cuales constan a continuación:".*

**Concejal Dr. Mario Granda:** Gracias Presidente.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Adelante por favor.

**Concejal Dr. Mario Granda:** Primero, no sé qué clase de dictamen emiten, con todo respeto y cariño, dice dictamen nomas, yo sé que el dictamen favorable que se debe emitir ni siquiera es vinculante para los concejales, porque el debate lo debemos hacer en este espacio, justamente, y debo mencionar que mi actuación como concejal no se debe a nada ni a nadie, mis pronunciamientos son basados en lo que dicta mi conciencia y mi reflexión.

Se ha hablado de mesas de trabajo, 30 reuniones, usted señor Presidente, si no me equivoco, como Presidente la Comisión, manifestó que no se han tomado en cuenta todas las observaciones y que, justamente, se traía al Concejo para que nos





pronunciemos, no se ha dado cumplimiento a lo que establece la letra c) de la Resolución No. C 074, esta, en resumen dice, que primero en las comisiones debemos ponernos de acuerdo sobre el contenido del proyecto de ordenanza, que en caso, se menciona que no tiene todas las observaciones, entonces no ha habido la decisión de haber conocido todo el proyecto, y tómesese en cuenta, compañero Presidente de la Comisión de Movilidad y compañeros concejales, lo que dice la Resolución No. C 074, que luego de eso debe solicitarse los informes técnicos y legales, considero que eso tampoco ha sucedido.

Por lo tanto, me permito pronunciarme en este sentido, técnicamente no estoy en condiciones para adentrarme mayor cosa, pero voy a presentar por escrito una serie de observaciones que tienen que ver con el tema de la calidad del servicio, requisito sine qua non, en tiempos anteriores se nombraba supervisores, etc., para controlar, ver el servicio de calidad del transporte tradicional; tenemos que establecer y legislar para garantizar la calidad y hacerlo en base a los estudios realizados anteriormente.

Señor Presidente de la Comisión de Movilidad, señores concejales, no permitamos que de pronto, pueda declararse nulidad una sesión del Concejo, en la que tomemos decisiones que están alejadas de la norma.

Por último debo mencionar, me preocupa lo mencionado, valga la redundancia, por el ingeniero Oscar Ayerve, que habla de conflicto de intereses, me preocupa cuando menciona que una las personas que intervinieron, en este momento funge de asesor del Metro, señorita Secretaria del Concejo, señor Vicealcalde, no creo que haya independencia en una intervención cuando ser parte de algo, y puedo mencionar lo que se dijo hace un momento, puede caerse en ser juez y parte; ya se mencionó que el señor Gerente de la Empresa del Metro, si no me equivoco, es hijo de uno de los dirigentes del transporte tradicional; de acuerdo en que se mejoren sus condiciones económicas, pero hay que hacerlo respetando las normas, determinando calidades, etc.

Se hace necesario también mencionar, que hay que tomar en cuenta estos temas, yo me pregunto, señor Presidente de la Comisión, si hubo la participación de uno los principales sectores involucrados, que debía haberse tomado en cuenta para la elaboración de una ordenanza de esta naturaleza, compañeros que tienen 20, 25, 30 años en las empresas que tienen relación con el tema, por lo tanto, pregunto si se les tomó en cuenta en la socialización a los compañeros trabajadores de la Empresa de Pasajeros, estoy seguro que no, así me lo han dicho; por lo tanto, se hace necesario primero, determinar el cumplimiento del procedimiento parlamentario, justamente he pedido que se dé lectura, para dar mi voto, que en este caso será a favor de la moción presentada por la compañera concejala Brith Vaca.

Gracias.



**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias concejal Granda, solamente tres puntos, que creo que es importante, como puntos de información; no estoy interviniendo, simplemente puntos de información.

La una, quiero hacerle conocer que, de acuerdo con el Código Municipal, se establece en el artículo I.1.32, informes de la comisión:

*“Artículo I.1.320.- informes de la comisión.- Las comisiones emitieran informes con sus antecedentes, conclusiones, recomendaciones y dictámenes, mismos que serán puestos a consideración del Concejo Metropolitano”.*

Si usted revisa la Resolución No. C 074, tampoco habla de dictamen favorable, ha sido una costumbre el dictamen favorable, lo que obliga la ley es un dictamen, y se ha emitido un dictamen.

Segundo, quiero hacerle conocer que, justamente, el momento en que conocí que el ingeniero Villagómez, era el designado a la Silla Vacía, solicitamos como Comisión, no aceptar ese nombre, le solicitamos al Gerente de la Empresa Metro de Quito, porque es asesor de la Empresa Metro de Quito, y por lo tanto, ocupó la Silla Vacía el señor Jorge Yáñez que está presente aquí.

Y como tercer punto, simplemente de información, concejal Mario Granda, en esas 40 sesiones y mesas de trabajo; primero, todas las sesiones de la Comisión de Movilidad se transmiten por los canales oficiales del Municipio; y, además, han sido invitadas todas las organizaciones civiles, universitarias, observatorios, gremios, de tal modo que si usted necesita, podemos hacer llegar a su despacho la lista de presentes y todas y cada una de las grabaciones de las sesiones, para que usted pueda constatar que esta es una de las ordenanzas que mayor participación ciudadana ha tenido.

Tiene el uso de la palabra la concejala Andrea Hidalgo.

**Concejala Ing. Andrea Hidalgo:** Gracias señor Alcalde, nuevamente buenas tardes con todas y con todos.

Finalmente he expresado mis preocupaciones la iniciar esta sesión, respecto de la delegación que ha recibido el compañero Santiago, nuevamente felicitándole, por supuesto, pero si quisiera referirme a ciertos aspectos que me preocupan en tema de la ordenanza como tal.

Creo que es fundamental que entendamos que la red de servicios, es decir, que el modelo de gestión que incluya el trazado y planificación de las rutas es una facultad atribuida ya al administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, que es la Secretaría de Movilidad, y que no es una competencia de nosotros como concejales, aquí creo que es fundamental también que se quiera normar, por



supuesto, este proceso nuevo donde se califique la capacidad de los operadores y se limiten la rutas y no se dé, por ningún motivo, a dedo; por ser un tema normativo podría ser adecuado, y claro que es adecuado, que pueda pasar por Concejo, pero el trazado de rutas no, eso es una planificación, eso le corresponde netamente a la Secretaría, y yo sí creo que al ser esta una ordenanza tan importante, con tanta responsabilidad, necesitamos, creo que todos, y a ratos hasta técnicamente es complicado, en algunos aspectos, que podamos entenderla de la manera que corresponde, para que podamos ver, exactamente, que nos corresponde como Concejo y que no, que está directamente relacionado al área administrativa de planificación, que es la Secretaría.

En ese sentido, ya se ha mencionado anteriormente, que esta ordenanza entre en vigencia de una manera clara, expresa, en esta ordenanza se adjunta un cronograma con escenarios, pero estos escenarios generan también incertidumbre para los ciudadanos que son a quienes, finalmente, se les fija tarifa, son quienes, finalmente, asumen este nuevo valor, pero es importante que se tomen datos expuestos, certeros, con el valor de tarifa y sus condiciones de integración claras y su entrada en vigencia expresamente señalada.

También creo que es fundamental esta ordenanza, todos sabemos que la Empresa de Pasajeros atraviesa un mal momento en términos de liquidez, en términos económicos e, indiscutiblemente, esta ordenanza va a permitir que pueda respirar un poco la Empresa, hay que tomar en consideración que con \$0,25 se viaja de norte a sur y se cubre hasta 4 transbordos y que es fundamental que se tenga esta posibilidad de tener una tarifa de manera clara, tomar en cuenta que ya se tiene, aquí, un servicio integrado.

Es importante que se tome en consideración que la tarifa está acondicionada y, por supuesto, así debe ser, a la mejora de la calidad; y la calidad en el transporte público urbano se ve traducida, principalmente, en los tiempos de viaje, que se garantiza con infraestructura exclusiva como son los BRT, que esta Empresa de Pasajeros si tiene, no se puede establecer condiciones en caso que requieran de financiamiento, y hablo puntualmente en el caso de la empresa, por si acaso, de la Empresa de Pasajeros. Esta empresa, haciendo toda la evaluación del caso, necesita un respiro para cubrir la integración de los viajes de los usuarios; el aporte municipal es un beneficio directo a la ciudadanía, que en este momento se paga estos \$0,25 por recorrer casi 50 kilómetros.

Además, quiero mencionar que, en mi criterio, los contactos de operación pueden ser suscritos, renovados, puede ser un tema de generar las adendas, pero el modelo de contrato no es un documento que debe ser tratado por Concejo, por orden legal el contrato es ley para las partes que lo suscriben y las cláusulas contractuales no son competencia de un órgano legislativo, y es aquí donde digo que esta ordenanza es tan importante, que debemos identificar que debe pasar por Concejo y que no debe pasar



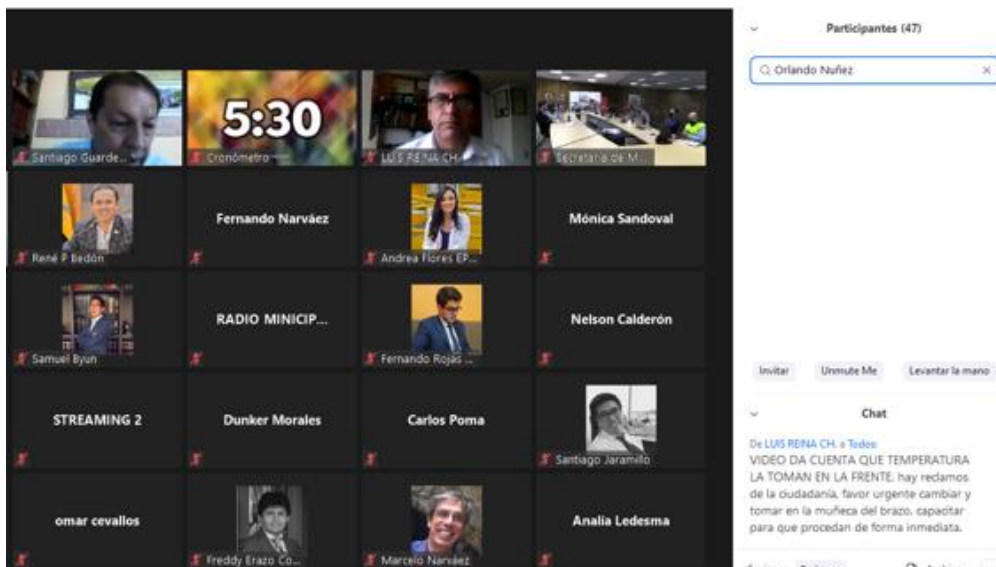
por Concejo; ahí, obviamente, entenderían que hay muchos temas que cada uno de los compañeros y compañeras concejales tendremos nuestras dudas e inquietudes, este no es un tema fácil, no es un tema que hay que dilatarlo, pero si es importante tomarlo con muchísima responsabilidad, entendiendo todo lo que estas decisiones pueden conllevar.

Gracias señor Alcalde.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias concejala, tiene el uso de la palabra el concejal Marco Collaguazo.

**Sale de la sesión en la plataforma virtual el concejal Sr. Orlando Núñez, a las 13h18. (18 concejales)**

**Como se muestra en la siguiente captura de pantalla:**



**Concejal Dr. Marco Collaguazo:** Compañero Vicealcalde, compañeros concejales, personas que los escuchan.

La aprobación de esta ordenanza es un reto para nosotros, porque hay que reconocer que el transporte público no es de lo mejor y hay que tratar de mejorarlo, quiero hacer una aclaración, en el manejo del transporte público, en el transporte en general de la ciudad de Quito hay 4 ejes, 4 participantes, todos importantes, el uno es la autoridad, el que rige, el que pone las reglas y el que tiene que tener el control y fuerza suficiente para dirigir el transporte y todo el sistema; entendiendo que el segundo aspecto, que es un bien público, es un bien que afecta a todas las personas del Distrito; tercero el usuario, el usuario es la clave, allá debe ir dirigida la política, al usuario, se pone todo



un sistema para movilizar personas, ese es el eje fundamental de todo esto; y cuatro, las operadoras públicas como es la Empresa de Pasajeros, el transporte privado que son las operadoras que están vinculadas en gran porcentaje al transporte público a través de la Empresa de Pasajeros.

Voy a ser frontal, siempre, desde que soy estudiante, desde que peleábamos en las calles porque nos subían los pasajes, siempre fue el tema que hay que subir porque hay que mejorar la calidad, ha pasado el tiempo, yo me estoy haciendo viejo y todavía no veo la calidad, hay que ser frontales en las cosas, siempre ha sido el mismo pretexto, vamos dar más calidad, en determinado momento era no parados, en fin, ya no vamos a los correteos, pero las cosas no han mejorado en gran medida y hay que decir las cosas como son.

En el transporte público tampoco hemos sido una panacea, no hay que politizar a esto, sé que poner una tarifa es un asunto netamente político porque también tiene asuntos sociales, el precio del pasaje va a tener un costo político al subir y hay que ser frontales, pero si es necesario que nosotros tomemos la decisión, hay que hacerlo porque para eso estamos, la gente ahorita está más empobrecida y hay que tomar en cuenta eso, que el subsidio que pone el Municipio Central a que funcione la Empresa de Pasajeros no puede subir, ya es inmanejable para el Municipio el subsidio hay que buscar términos medios.

Estoy de acuerdo que hay que hacer un análisis, perfecto, que le toca, que le corresponde a este Concejo como parte legislativa y que le corresponde a la parte administrativa; estoy de acuerdo con lo que manifestó la compañera que me antecedió en la palabra, incluso el costo de pasajes, veamos, si nos toca a nosotros hay que asumir, y si le toca al señor Alcalde por delegación tendrá que asumir.

En cuanto al informe de la Comisión en donde se manifiesta no informe favorable ni informe desfavorable, hubiera sido bueno que venga con un informe favorable, pero he estado revisando, al igual que los compañeros que me antecieron en la palabra, con la normativa, en el artículo 322 del COOTAD no habla de informe favorable o desfavorable, en el artículo I.1.32 del Código Municipal habla solamente de informe, y en el artículo 13, que hicieron mención, de la Resolución No. 074, del 2016, dice que la comisión debe suscribir el informe que habilite el tratamiento del proyecto de ordenanza; habla solo de informe; que bueno hubiera sido que venga con informe favorable, pero ahí dice solamente informe, créanlo no me había fijado, pero leyendo detenidamente así dice.

Y otra situación, sé que nuestra normativa permite sólo una Silla Vacía para que sea ocupada por el gremio o la persona interesada que pueda contribuir y dar su voto en el Concejo, que lástima que no exista otra silla vacía para que, además, los representantes



del transporte tengan esa oportunidad, y también tengan la oportunidad las personas que se transportan en los medios de transporte público.

En definitiva compañeros, es un reto que se tiene, y hay otra cosa, ya que tenemos Metro nuevo, unidades nuevas, que bueno sería que fuera posible que también todas las operadoras se pasen con unidades nuevas, unidades eléctricas, ahí se ve la buena voluntad, o que en un plazo determinado se vean obligados a poner unidades nuevas para un buen servicio.

Nada más compañeros, eso es lo que puedo observar, lo que puedo contribuir.

Muy gentiles muchas gracias.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias, tiene el uso de la palabra la concejala Luz Elena Coloma.

**Concejala Mgs. Luz Elena Coloma:** Muchas gracias señor Vicealcalde, compañeros concejales y a los caballeros que ocupan la Silla Vacía el día de hoy.

Este es el tema, probablemente, más importante que hemos topado en el Concejo en este primer año y pico de gestión, y creo que lo que debería definir al tratamiento de este tema desde el Concejo y reflejarse en la ordenanza es decisión y transparencia; eso significa entender muy claramente cómo se van a estructurar las rutas, a pesar de que el Concejo no tenga que decidir eso, cómo se firmaran, bajo que parámetros, los nuevos contratos de operación, a pesar de que el Concejo no tenga que elaborarlos y definirlos, ahí tenemos que tener unos lineamientos claros y transparentes; contratos que, además, deberán estar colgados en las redes, en las páginas web del Municipio; y cuál será la nueva tarifa para otorgar un transporte digno, ágil y, sobre todo, que funcione de manera absolutamente honesta, sin que se evada un solo dólar en beneficio nadie.

Creo que como Concejo no podemos patear la pelota hacia más adelante, lo han dicho los compañeros concejales, hemos analizado aquí varias ideas aspiracionales, creo que en las que coincidimos todos, las que se han expresado en el video que nos presentaron al inicio, pero tenemos que analizar el contenido de la ordenanza, porque esa visión aspiracional se va a plasmar solamente cuando tengamos una instrumentación legal adecuada y creo que tenemos que hacer esto de manera rápida.

Considero, en términos generales, que no tenemos que crear un sistema integrado de transporte público paralelo al sistema metropolitano de transporte público que ya existe, considero que lo que tenemos que hacer es agregar lo que es novedoso de este proyecto, lo es importante, lo que cambia y lo que determina que el sistema sea mejor al título que define el sistema existen; sobre este tema he enviado observaciones



puntuales que van artículo por artículo sugiriendo donde se debe reformar y agregar contenido a los artículos existentes.

Preocupa, por supuesto, que el meollo del proyecto del plan de cambio, porque si queremos que las cosas funcionen diferente, tenemos que también hacer las cosas de manera diferente, me alegro mucho de haber escuchado aquí sistema postrado, sistema caduco, estamos en saga, debemos mejorar el servicio, tenemos necesidad de un nuevo marco normativo, necesitamos un sistema integrado, inteligente, ágil, necesitamos reorganizar rutas y frecuencias, está bien; también hemos escuchado descarnadas menciones a las carencias del sistema y de los proveedores de servicio, y creo que todo eso hace parte del mismo y común compromiso que tenemos todos de hacer un cambio aquí; de hacer un cambio en el que el ciudadano sea el receptor del subsidio, el ciudadano sea el receptor del buen servicio y, por supuesto, el operador tenga condiciones justas y mejores para operar.

Me refería al plan de reestructuración de rutas y al modelo de gestión que no están presentes en este proyecto de ordenanza, es verdad que se establecen lineamientos para que la Secretaría de Movilidad haga este modelo de gestión en 30 días, y hay un cronograma en uno de los informes de la Secretaría de Movilidad que culmina al final del 2022; creo que los concejales tenemos que aprobar ese cronograma en disposiciones transitorias en la ordenanza, de manera muy clara, para que no juguemos a las eternas postergaciones e incumplimientos por disposiciones administrativas o por inacción administrativa después de que en el Concejo decidimos cosas; lo peor que podría pasar es que nos queramos en la fase un de integración Metrobus Q – Metro para siempre, sin integrar al transporte convencional, y como Concejo necesitamos saber el tiempo que esto va a estar abierto y cuando se va a cerrar, con transparencia, con claridad, con decisión, como cuando decidimos cerrar la ordenanza de transporte en la Simón Bolívar, todavía no se nos presente en qué estado esta eso.

Sobre la tarifa, los anexos tres establecen escenarios pero no establecen la tarifa, ¿cuál será la tarifa que estamos aplicando?, la del escenario 7, la tarifa plana de \$0,35 para transporte convencional con una variación de \$0,25 si hay trasbordo en el Metro y un de \$0,45 para el Metro; creo que es interesante e importante analizar la tarifa plana multimodal; en los escenarios se establece una tarifa de equilibrio que no es socialmente justa por lo que se reduce el valor de la tarifa, pero se determina una compensación anual que debe cubrir el Municipio, considero que subsidio debe ir al usuario y debemos saber claramente de donde vendrán los recursos para esa compensación anual.

Leyendo el proyecto, en el artículo 361, me da la impresión de que la tarifa no se va a aplicar en una fecha sino que va a depender de que las operadoras hayan celebrado nuevos contratos de operación, si es así, lo más importante, de nuevo, es legalizar el



cronograma de aplicación del plan de reestructuración de rutas y del modelo de gestión, porque si se va a pagar la nueva tarifa sólo a las operadoras que hayan celebrado nuevos contratos va a ser un caos, debe haber una fecha final para entregar todas las rutas y desde ahí cobrar la tarifa que se va a aplicar.

Respecto a la existencia del fideicomiso como ente administrador de los ingresos y la creación de un fondo de movilidad tengo dos observaciones; primero, se ha pronunciado bien la Procuraduría Metropolitana al señalar que la Disposición General Primera del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, establece una prohibición para la creación de cuentas, fondos u otros mecanismos de manejo de ingresos y egresos que no estén autorizados por el ente rector del Sistema de Finanzas Públicas, ¿tenemos esas autorización?, ¿contaremos con esa autorización?; adicionalmente, el Código Municipal ya tiene una ordenanza sobre el Sistema Integrado de Recaudo, que se compone del sistema central de recaudo y del sistema de administración global, de esa manera, de acuerdo al planteamiento de la ordenanza respecto a la creación de un fideicomiso con ente administrador de los ingresos, pregunto, ¿si el administrador del sistema de administración global viene a ser el fideicomiso?, ¿se piensa delegar la gestión del sistema integrado de recaudo a un privado, como lo prevé la ordenanza de sistemas inteligentes?, quisiera que antes de aprobar la ordenanza se nos explique con claridad cuál va a ser la ruta del dinero con el sistema que tenemos en mente, el ciudadano paga tarifa, paga su boleto, a dónde va ese dinero y cómo termina el subsidio beneficiando también al usuario, eso tenemos que tenerlo absolutamente claro.

Finalmente, la presentación del servicio se condiciona al otorgamiento de contratos de operación cuando se brinde por gestión delegada o autorizaciones cuando se brinde por gestión directa el servicio; el contrato de operación debe ser conocido por los concejales, no puede ser que se dé un plazo de 120 para tener un modelo de contrato, creo que tenemos que entender que es el instrumento que va a crear las nuevas obligaciones a los señores transportistas y debemos saber cuáles son estas obligaciones, la ciudadanía debe saber cuáles son estas obligaciones que les permitirá que puedan recaudar una nueva tarifa, y como ya dije antes, todos esos contratos deben ser públicos y deben estar colgados en la página del Municipio.

El reto que tenemos es enorme, le vamos a dar la cara a este reto y tenemos que comprometernos como operadores, como ente rector, como Municipio a brindar este servicio que tiene que ser de mejor calidad; si no damos ese salto que dio Quito en su momento con la operación del Trole, no lo volvemos a dar ahora con la puesta en funcionamiento del Metro y todo lo que nos falta hacer, a propósito de eso, creo que habremos perdido un tiempo muy valiosos, no lo lograremos, entonces, jamás.





Esas son mis observaciones, señor Alcalde, yo le felicito y le deseo el mayor de los éxitos en la delegación que ha hecho el señor Alcalde a usted para liderar este tema y dejo constancia que esa delegación de gestión no significa de ninguna manera una delegación de responsabilidad, creo que es interesante e importante analizar la propuesta que tuvo la concejala Hidalgo, hablarlo transparentemente y frontalmente acerca de si hay un cruce de gestión, de funciones al mantener la presidencia de la Comisión de Movilidad, pero creo que eso puede ser en una ocasión futura, ahora lo más importante es que saquemos adelante esta ordenanza.

Estas mis observaciones, muchas gracias.

**Ingresa a la sesión en la plataforma virtual el concejal Sr. Orlando Núñez, a las 13h30. (19 concejales).**

**Como se muestra en la siguiente captura de pantalla:**



**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias concejala Coloma y gracias por sus palabras; tiene el uso de la palabra concejala Mónica Sandoval.

**Concejala Mgs. Luz Elena Coloma:** Señor Alcalde, Mónica me das un segundo, perdónenme.

Yo debí haber empezado felicitando el trabajo de los compañeros de la Comisión de Movilidad en esa más de 40 mesas de trabajo, en esas sesiones infinitas, hay mucho trabajo ahí, y Mónica que va a tomar la palabra, te felicito al igual que a Omar, al igual que a Eduardo, a todos los miembros de la Comisión.



**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:**  
Gracias Luz Elena.

Concejala Sandoval.

**Concejala Mónica Sandoval:** Muchas gracias, gracias Luz Elena por el reconocimiento de ese trabajo.

Realmente la Comisión de Movilidad es una Comisión bien complicada, es una Comisión bien dura, ahí estamos dos mujeres, Analía y yo, formamos parte de esta Comisión y es un trabajo bien difícil porque creo que se ha satanizado de que el tema de la movilidad es un tema de hombres, y eso no es un tema de hombres, es un tema de toda la ciudadanía y ahí estamos presentes con nuestro contingente, gracias por ese reconocimiento.

Señor Presidente de esta sesión, y señor Presidente de la Comisión, colegas concejales, he escuchado muy atentamente cada una de las intervenciones y, realmente, el tema de las tarifas es un tema que merece un debate a profundidad, hay observaciones tanto de fondo como de forma, tienen razón, muchos de los concejales se han referido a que el dictamen de la Comisión no es favorable ni desfavorable, en realidad los dictámenes, las recomendaciones o las conclusiones a las que arriban, conforme a lo establecido en el COOTAD, en el Código Municipal y en la Resolución No. 074, no determina si es favorable o no, nosotros debemos emitir un dictamen, unas conclusiones y eso es, precisamente, lo que ha hecho la Comisión de Movilidad, sólo con un agregado, este tema es tan denso, tan complicado que esta discusión tiene que, efectivamente, hacerse en el seno del Concejo Metropolitano como, efectivamente, se está realizando.

Con todos los aportes que se han realizado en esta Comisión, creo y apoyo la moción de la concejala Brith Vaca, en el sentido de que debería regresar a la Comisión para que se tamicen esta serie de observaciones, pero ya era tiempo de que el Concejo Metropolitano conozca y empiece a discutir este tema tan complicado que le ha tomado a varias administraciones su tratamiento, porque, ahí está el Secretario de Movilidad, que habla de algunas consultorías de la administración anterior, y de la anterior también habían consultorías, y de la anterior, y de la anterior; si hay un tiempo en el que no se ha tomado esta decisión política que es, realmente, complicada, el tema de las tarifas es algo que a nadie le gusta tratar, pero aplaudo la frontalidad de este Concejo de que se pueda tomar al toro por los cuernos y eso significa poner en tela de discusión el tema de las tarifas.

Quiero rescatar varias cosas, sí, efectivamente la ordenanza tiene defectos de forma, ya lo había advertido la concejala Coloma, hay dos cosas, esta ordenanza no dicen si es sustitutiva, si es modificatoria, porque determina algunas cosas que ya tiene el Código



Municipal, si ustedes revisan, hay una estructura tarifaria en el Código Municipal, lo mismo lo están poniendo ahora, entonces de va a modificar o qué mismo se va a hacer, esos son defectos de forma que habrá que modificar, que habrá que esclarecer.

Como les había comentado alguno de mis compañeros de bloque, esta ordenanza es una ordenanza en bruto, habrá que pulirla, pero esta forma de pulirle, de darle una forma que sea viable para que sea, realmente, aplicable tiene que ser con todos los miembros del Concejo; efectivamente, repite definiciones, repite disposiciones que ya están contempladas en otros títulos del Código Municipal, por lo tanto, deberemos hacer los ajustes correspondientes, no es que la Comisión haya tomado su trabajo a la ligera o que haya pretendido pasarles a ustedes una ordenanza sin la revisión correspondiente, insisto, la idea era que el Concejo ya empiece a discutir este tema tan complicado. Pero sobre esto quiero advertir varias cosas.

Primero, el artículo 3 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que:

*“El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad”; y esto es lo maravilloso, “con una tarifa socialmente justa”;*).

Nuestra tarea como Concejo Metropolitano es, precisamente, cumplir con lo que dice la ley y establecer una tarifa socialmente justa.

El artículo 54 de la misma norma citada, dice que:

*“La prestación del servicio de transporte público atenderá los siguientes aspectos:*

- *Protección y seguridad de los usuarios;*
- *Eficiencia;*
- *Protección ambiental; y,*
- *Prevalencia del interés general sobre el interés particular”.*

Eso quiere decir que el Concejo Metropolitano tiene una tarea significativa que es, dar prevalencia al usuario, dar prevalencia a los ciudadanos que toman el transporte público porque, finalmente, prevalece el interés de los más de 2'000.000 de quiteños que toman el transporte público y que realizan, cálculos más, cálculos menos, creo que igual número de viajes, 2'000.000 de viajes, y por lo tanto tenemos que propender, en esta ordenanza, a que prevalezca el interés del usuario, que siempre van a ser más que los intereses de los particulares, incluidos los intereses municipales, porque nosotros también somos una operadora de transporte, y los intereses de los prestadores de los servicios particulares.

El artículo 55 de la misma citada establece que:



*“El transporte público se considera un servicio estratégico, no es un servicio nomás, es un servicio estratégico; así como la infraestructura; las paradas, las calles por donde van las terminales; y equipamiento auxiliar que se utiliza en la prestación del servicio; los túneles del Metro, los trenes del Metro, también se consideran sectores estratégicos.*

Y esto es importante, señores concejales, que ustedes puedan tener en su radar, las rutas y frecuencias a nivel nacional son propiedad exclusiva del Estado, en este caso, del Municipio de Quito porque nosotros hemos asumido la totalidad de la competencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, las cuales podrán ser explotadas comercialmente mediante contratos de operación.

Había la observación de la concejala Hidalgo sobre los contrato de operación, quiero manifestarle, señora concejala, que los contratos de operación, de acuerdo al artículo 66 del Reglamento de la Ley antes citada, establece que el contrato de operación es un título habilitante, y siendo un título habilitante la misma normativa, en el artículo 82 dice que los GADS, en los que se encuentra el Municipio Metropolitano de Quito, mediante ordenanza regularan el otorgamiento de los títulos habilitantes, en este caso, tenemos que regular como se emiten, como se dan los contratos de operación.

Y más allá de la legalidad, es absolutamente necesario, ejerciendo incluso nuestra facultad fiscalizadora, que conozcamos como son esos contratos de operación, que tiene esos contratos de operación, porque fíjense, tengo aquí un contrato de operación que lo he revisado de la A a la Z, y saben que dicen, señores concejales, dicen que el Municipio de Quito tendrá, cada dos años, o sea, de forma bianual, revisar la tarifa, la tarifa le corresponde y es una competencia del Concejo Metropolitano; pero en este contrato dice que cada dos años tiene que revisarse la tarifa, como así se toman competencias del Municipio Metropolitano de Quito y luego dicen que los contratos están bien, ya me voy a referir a eso y me voy a tomar unos minutos para ese tema en particular.

Es obvio que tenemos que conocer cómo se va a hacer los contratos, que forma, que modelo va a utilizar, porque eso ata parte del Municipio, parte de las funciones y las competencias que tenemos en materia de movilidad, tenemos que conocer en qué términos y condiciones se hacen esos contratos.

Señores concejales, este es el orden, nosotros tenemos que tener ese orden bien claro; primero es esta ordenanza, luego la rutas y frecuencias, obvio que tenemos que conocer el plan de rutas y frecuencias, ustedes recordaran que habían alguna persona que en un medio de comunicación dijo que la rutas y frecuencias se otorgaban conforme el peso del sobre de la amistad, eso no puede volver a ocurrir nunca más, las rutas y frecuencias se deberán conocer por el Concejo y su asignación deberá ser conforme lo



determine la ley, y esto significa con concurso público; vamos a transparentar, tenemos que transparentar como se otorgan las rutas y frecuencias, tomando en consideración que entra en vigencia el Metro, ya tenemos Metro, tenemos que proteger también nuestro transporte a través del Trole, que es un transporte en superficie, por lo tanto nosotros tenemos que mantener nuestras rutas troncalizadas, la Ecovía, el Corredor Sur Oriental y las rutas convencionales, tendrá que hacerse este plan, de tal manera que todo el mundo tiene que alimentar el Metro de Quito porque este es un proyecto que le ha costado 2.009'000.000 a la ciudad y, por lo tanto, tendrán que estos sistemas de transporte, el convencional, nuestro BRT, todo el sistema troncalizado, tendrá que, necesariamente, alimentar nuestro sistema, caso contrario, nuestro proyecto irá a la quiebra.

Solamente me voy tomar unos minutos para el tema del contrato de operación que, a propósito, lo había mencionado el concejal Collaguazo; el contrato de operación lo hemos abordado en la Comisión de Movilidad y me han entregado como un deber a realizar, hacer un modelo del contrato de operación, y esto está cumpliendo el modelo que habíamos trabajado, está cumpliendo perfectamente con lo que dice el artículo 76 del Reglamento de la Ley de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, ¿qué establece?, generales de ley, descripción del servicio, por eso digo que las rutas tienen que estar listas, porque este contrato de operación tiene que establecer las rutas y frecuencias, y sino lean el artículo por favor, los niveles de calidad y controles de seguridad.

Este contrato señores, este contrato que está aquí, que dicen que está en vigencia, no establece los niveles de calidad, dice, claramente, que cumplirá los niveles de calidad que se establece en una resolución que estaba vigente hasta el 30 de junio de 2017, ahora esos contratos de operación no tienen niveles de calidad de servicio, por lo tanto, está violando lo que dice la ley, no solo la ordenanza, norma superior.

Los derechos y obligaciones de las partes, garantías, vigencia del contrato, resolución del contrato, prohibición de ceder y otras cosas que está contemplando, perfectamente, este contrato ha sido con absoluta responsabilidad como se ha hecho, asegurando lo que les dije a los señores transportistas, yo me iré, en dos años y medio se acabaré el mandato que me ha dado la ciudadanía del sur de Quito, pero ellos seguirán siendo transportistas, necesitan tener seguridad jurídica, pero también el Municipio necesita tener las reglas claras, tener un contrato que nos garantice de lado y lado.

Concejala Hidalgo, coincido con usted, el contrato es ley para las partes, y siendo ley para las partes, también tenemos que tener, por lo menos, equilibrio en las condiciones contractuales, el Municipio no puede salir siempre perdiendo; y le doy unos datos, solo de la Empresa de Pasajeros...



**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:**  
Le ruego, concejala Sandoval, que concrete en 30 segundos más.

**Concejala Mónica Sandoval:** Nosotros más o menos pagamos por las rutas alimentadoras 22'000.000 y recibimos de caja de esas rutas alimentadoras 11'000.000, la ciudadanía sigue sustentando \$11'000.000,00 de dólares más, esto quiere decir que la ciudad siempre sale perdiendo, tenemos que arreglar, ese es nuestro reto, arreglar todo el sistema de movilidad y arreglarlo en las mejores condiciones, tanto para los transportistas como para la municipalidad, y si eso significa incrementar la tarifa, tendrá que hacerse; también está en juego la Empresa de Pasajeros, y esa Empresa de Pasajeros tiene que subsistir de la tarifa que se cobre por ese servicio.

Gracias señor Alcalde, gracias señores concejales.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:**  
Gracias concejala Sandoval, tiene el uso de la palabra el concejal Bernardo Abad.

**Concejal Sr. Bernardo Abad:** Muchísimas gracias señor Vicealcalde.

Primero, felicitando a usted como Presidente de la Comisión de Movilidad y a los miembros de esa Comisión por este proyecto de ordenanza que, realmente, lo he escuchado muy detenidamente, su explicación, la explicación del señor Secretario de Movilidad, lo que han comentado los señores transportistas, representando aquí, siendo parte de la Silla Vacía, el señor de la Veeduría, el ingeniero Oscar Ayerve, y todas las intervenciones de los concejales; felicito esta ordenanza porque contempla algo que nunca se había contemplado o incluido en una sola ordenanza, y va a ser, realmente, un cambio para la movilidad en Quito.

La integración de todos los sistemas de transporte, existentes y futuros, la integración del sistema de recaudo, la reestructuración de rutas y frecuencias, la firma de estos nuevos contratos de operación para que los transportistas puedan trabajar y operar en Quito, la creación de este Fondo Metropolitano de Transporte, el pago a los transportistas y a los sistemas de transporte de acuerdo y en base a la calidad, todo esto muy importante, ya lo incluyen; además, sobre la tarifa, y compartiendo las palabras del concejal Marco Collaguazo, pero los transportistas no han tenido incremento durante 17 años, se requiere que los tengan, por supuesto, la mayor parte de ciudades, todas excepto Quito, ya han hecho un reajuste hacia arriba de las tarifas, en Quito hay que hacerlo, definitivamente.

El Metro también debe tener una tarifa que no solamente permita que sea subsidiado, sino que pueda sobrevivir, por supuesto, y el ciudadano, el usuario, debe tener una



tarifa socialmente justa, que le permita pagar, de ahí que, yendo a la práctica, yendo a los temas concretos, porque a mí me gusta ser muy concreto y claro, esta ordenanza contempla todos estos aspectos que me parecen muy importante, y sobre la tarifa, el hecho de que hayan puesto algunos escenario, creo que hay que ser más claros; el escenario ocho que pusieron, \$0,35 de dólar para el transporte de superficie, \$0,45 de dólar para el pago del Metro, y la tarifa de integración de \$0,60, era lo que está en el escenario, que se puede pagar, si va a ser un poco más para los ciudadanos, pero van tener un transporte de calidad, eficiente, un transporte digno, un transporte que, realmente, podamos hacer que lleguemos a todos los sectores de la capital, eso es importantísimo.

En el escenario ocho estaba claro que se va requerir un subsidio del Municipio, \$45'000.000,00 de dólares, subsidio que actualmente, casi la misma cantidad, se está dando a una empresa, a la Empresa de Pasajeros, con este escenario se podría dar este subsidio a todos los sistemas, y además, de acuerdo al incremento del número de pasajeros, ese subsidio podría hasta bajar y considerablemente.

Debemos actuar, señores concejales, debemos actuar en concordancia a los tiempos modernos, todo esto nos tiene que llevar a que en los próximos meses, urgente, antes del 31 de marzo, podamos ya, con estos datos presentar al mundo, esto es lo que tenemos para que un operador internacional de mucho conocimiento venga a Quito y opere el Metro, porque si no opera el Metro si vamos a tener que pagar muchísimo dinero, como decía la concejala Mónica Sandoval, más de \$2.000'000.000,00 de dólares, que ese es el peor impuesto, que ese va a ser peor de los pago, porque si ese Metro no funciona va a quedar de juguete caro, va a quedar de elefante blanco.

Requerimos la aprobación de esta ordenanza, que tiene ciertas falencias, que sobrarán algunas cosas, que faltan otras, por el camino está trazado, para eso es esta sesión, para, obviamente, plantear nuestras observaciones, plantear los criterios diversos, que vuelva a la Comisión y que la Comisión, obviamente, analice, evalúe, considere e incluya todas estas opiniones y criterios muy respetable de todos los concejales y pueda pasarse ya a segundo debate lo antes posible, y lo antes posible pasar a que se pueda contratar al operador internacional y que, obviamente, el primero de marzo tengamos ese operador, que pueda funcionar el Metro en 4 o 6 meses después, porque obviamente se requiere un tiempo para preparar la operación, un tiempo de prueba, pero señores concejales, es indispensable aquello, esta es la oportunidad para, realmente, reestructurar, no solamente la rutas y frecuencias de los señores transportistas, darles, obviamente, un ingreso acorde después de 17 años, que el ciudadano tenga un transporte digno, de calidad, eficiente, puntual y que esa una tarifa socialmente aceptable.



Es la oportunidad para el gran cambio de la movilidad en Quito, pero debemos asumir este reto todos nosotros, demos nuestras opiniones, demos nuestros aportes, demos nuestras observaciones, que esos sean tramitados en la Comisión de Movilidad pero avancemos con agilidad, avancemos para que podamos llegar antes del 31 de marzo y podamos, realmente, hacer que opere ese Metro, los quiteños, los ecuatorianos nos miran y, obviamente, es nuestra responsabilidad el poder hacerlo, estamos en buen camino, me parece que los aportes del día de hoy han sido muy interesante y que, obviamente, van a ser que podamos llegar a un buen término, pero lo han posible.

Esos mis aportes señor Vicealcalde.

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

**Concejal Luis Reina:** Buenas tardes.

Interesante el debate, el transporte público debe ser un servicio como el agua potable, como la energía eléctrica y por suerte nuestra normativa establece que es un servicio estratégico, aplaudo la voluntad que sea un sistema integrado, el uso de tecnologías, la descontaminación, cómo hacerlo es lo importante; sin embargo, ¿hay o no hay proyecto para primer debate?, esa es la primera cuestión que hay que absorber y por eso apoyo la moción de que regrese a la Comisión, sin que se considere que se dé por conocido en primer debate y después venga para segundo y definitivo debate.

Dos cositas de hoy, en el vídeo mire como toman la temperatura en la frente, había recibido muchas preocupaciones de la gente, creo que hay que cambiar eso, hay que capacitar a todos los que están haciendo la toma de la temperatura en el sistema municipal en la frente, se ha hecho tanta propaganda por los medios de que eso afecta el sistema neurológico y, entonces por favor eso hay que cambiar; también hoy, estaban siguiendo la sesión y me dijeron que la tarifa especial para el adulto mayor no se estaba respetando, que se han retirado los avisos que habían de la Empresa Municipal de Transporte, creo que hay que revisar.

El Alcalde sabe a quién delega, que delega, y hay unos concejales que aplauden por esa delegación, entonces hay algo pasa, los gerentes, los secretarios, no están cumpliendo su rol, el Alcalde tiene muchas cosas que hacer, pero cada cual sabe que delega, cuando delega y a quien delega, y cada cual sabe quién aplaude esas delegaciones.

El Secretario dio cuenta de que la cobertura del sistema de transporte llega al 85% en Quito, es decir, un 15% de quiteños que no tenemos transporte público, ¿dónde?, ¿en qué barrios?, ¿en qué sectores?; claro que es producto de la política pública el transporte que tenemos actualmente, hay candados que no permiten entrar otras





operadoras, a quién favorece esos candados de que no permiten ingresar nuevas operadoras, quienes han estado tramitando y autoridad política siempre ha favorecido esos candados para que no entren nuevas operadoras.

El marco institucional para cubrir la cobertura, el marco legal posibilita ampliar los cupos, modificar y ampliar las rutas, las frecuencias, pero no ha habido, ¿por qué?, no ha habido esa voluntad, ahí hay unos intereses confabulados históricamente, no lo digo hoy, históricamente, me recuerdo el golpe de estado de Allende y veo los camiones, los buses, y lo que sucedía, pero eso es lo que pasa.

La mayoría de quiteños utilizamos el transporte público, hace 10 años había una queja; es que el transporte público cuando va por una ruta también genera una actividad económica, genera una vida de la ciudad, el transporte público cuando toma una forma también genera vida de la ciudad, y claro, por eso los que estaban acostumbrados, cuando vino el Trole e iba por la 10 de Agosto, Quito se acababa, cuando se propuso hacer el Metro también Quito se acababa, y era una inversión inadecuada porque afectaba, modificaba la correlación del poder, modificaba la vida de la ciudad, pero fue la Revolución Ciudadana la que tomó la decisión de construir el Metro con la esperanza de que se convierta en la columna vertebral de toda la movilidad de Quito, luego vinieron los ajustes, los ajustes de precios, me sabe sorprender como es que Odebrecht en toda América Latina se encuentra que no actúa de manera transparente, pero en Quito es la excepción, ojalá sea así.

Sobre la ordenanza, celebro lo que más el que sea un sistema integrado, el transporte convencional, los corredores, el Metro que funciona, celebro como los que más; me preocupa que se hable de una tarifa variable, hay que descartar, hay que hacer el análisis y hay que hacer un ejercicio, y solicito que se haga un ejercicio, que sucede con una tarifa plana que permita una compensación cruzada, creo que hay que trabajar sobre eso, técnicamente hay que sustentarla, hay que descartarla y hay que demostrar por qué se opta por una forma de tarifa.

Esa fórmula tal como está tiende a tener un ajuste permanente, pero ha tenido historias, antes se incorporaba la evasión como una de las razones de ajuste, hoy se incorpora el IVA; el IVA no afecta al transporte público, como no afecta a los periódicos, como no afecta a la medicina, como no afecta a los insumos agrícolas, y entonces no sé porque se considera eso, pero creo que hay que determinar eso, creo que hay que demostrar cuáles son las causas, cuando, como se deben hacer los ajustes y como es que participan los usuarios en el seguimiento de esos ajustes.

Se habla de un sistema integrado del uso de las tecnologías, creo que ahí hay que tener clarísimo que hay un mandato legal de utilizar software libre y eso tiene que quedar expreso porque es un mandato legal clarísimo; enviaré las apreciaciones



oportunamente por escrito, pero solicito que se piense en una tarifa que se ajuste a la realidad económica, al momento de los ingresos de los usuarios del transporte público, tenemos que subsidiar las demandas a los usuarios, tenemos que garantizar el buen servicio para pensar en subir las tarifas, no al revés; creo que es tema de tratar sobre la renta básica universal.

Esos aspectos creo que hay que pensar y hay que ponerse del lado de que el transporte es un servicio, es un derecho y no puede ser utilizado o prohibido para los que no tienen ingresos, eso es fundamental, pero el transporte también tiene que ser sustentable y existen diversas formas de hacerlo, o sea, tampoco pedimos que se haga el servicio sin que tenga la compensación adecuada, pero nadie puede ser negado al servicio de transporte público de calidad, seguro por no tener ingresos.

Muchísimas gracias.

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

Gracias concejal Reina, usted lo ha dicho con propiedad, el Alcalde sabe a quién y cómo darlo, recordemos que esta no es una figura nueva, el Alcalde Barrera le otorgó delegación al Vicealcalde Albán para la negociación del aeropuerto, el Alcalde Moncayo le otorgó delegación al Vicealcalde Vallejo para el programa Vida para Quito, así que este es un tema, una figura administrativa que lo que busca es eficiencia, con una diferencia, que el Alcalde Yunda no se va a desentender del sector, sino que, lo que vamos a hacer es un trabajo conjunto en beneficio de la ciudad.

Tiene el uso de la palabra la concejala Gissela Chalá.

**Concejala Sra. Gissela Chalá:** Gracias Vicealcalde, buenas tardes con todos y con todas.

Mónica decía con precisión algo que en realidad nos encaja, siempre habíamos querido ser parte de esta Comisión de Movilidad, fuimos parte en el período anterior y esto nos da algunos elementos para poder colocar en esta tarde; también quiero decir que, en realidad, ser concejal tiene algunos retos y desafíos, y entre ellos, ustedes compañeros y compañeras de la Comisión, hay hecho un gran esfuerzo, a veces, estando del otro lado es fácil o es un poco más libre poder decir falta esto, quita esto, pon esto, que tenemos total capacidad para hacerlo en el debate, pero quienes están en el trabajo durante todo este tiempo, sobre todo en las mesas de trabajo, escuchando una serie de criterios, sin duda es un gran esfuerzo que ustedes han hecho compañeros de la Comisión; por eso, sin desconocer esta ardua labor, existe también la Ordenanza No. 194, de 2012, donde ya se plantea este sistema integral de transporte público, pero han



pasado tantos años, han pasado del 2012 hasta acá han pasado 8 años, y es menester y apropiado el poder incluir algunos elementos que ustedes han logrado colocar.

Desde la posibilidad que nos da la fiscalización hemos venido acompañando en la necesidad y hemos venido solicitando que haya un estudio de forma rigurosa pero también un estudio técnico en cuanto al manejo documental y, sobre todo, el manejo de la tarifa; la tarifa no podía, no debía ser tratada como una isla, como si fuera el todo o la totalidad en cuanto a la movilidad.

Reconociendo que es muy necesario, sobre todo, para poner en práctica aquel proyecto tan importante como es el Metro de Quito; este Metro y este sistema que necesita sustentarse en temas de forma integral, como su nombre lo dice, también quiero insistir, voy a colocar algunos elementos, dejando constancia que también vamos a hacer llegar por escrito algunas observaciones y algunos aportes que tenemos desde nuestro despacho.

Voy a iniciar con la situación que se dio el día de hoy en la sesión con respecto a la Silla Vacía, estaban dos representantes acreditados por el sector de los transportistas, un de veedurías, pero bien lo decía el concejal Collaguazo, ¿qué pasa con la ciudadanía?, a quien, finalmente, nosotros como institución, lo que nos de desvelar, lo que nos tiene que, prácticamente, hasta obsesionar, es poder cumplir con el objetivo, el servicio que tiene que ver con la calidad, el satisfacer las necesidades y superar barreras de espacio y tiempo, esta es la necesidad, esto es lo que a nosotros nos debe generar nuestra razón de ser, nosotros somos los custodios de cómo vamos a servir y dar respuestas a la ciudadanía.

Y en esa dinámica es que quisiera precisar algunas cosas como, por ejemplo, nada tiene que ver esa vinculación, yo si discrepo en cuanto a que se deba vincular directamente el costo con la calidad, eso no es así, nosotros estamos obligados a ser los garantes de que haya un servicio de calidad y de calidez, conforme la ciudadanía lo necesita, la gratuidad no es sinónimo de malo, de baja calidad, sino más bien tiene que eso motivar a que se fortalezca lo público, y en ese tema también queremos insistir que es necesario que al hablar de la tarifa no sólo se plantee las fórmulas sino también como se va a garantizar que el sistema, en este caso, el subsistema Metro de Quito también tenga esta demanda.

El hablar de rutas y frecuencias, el reestructurar, el tener estos elementos que son tan importantes, que son en base a la planificación, como lo establecen en esta ordenanza, pero también como lo establece la ordenanza No. 194, de 2012, nos da la posibilidad de que en base a la reestructuración de rutas y frecuencias, planificar la ciudad, y de esa forma, cubrir esa deuda histórica que tenemos para con los barrios de los sectores



populares y la imposibilidad que hemos tenido de tener equidad y acceso a la ciudad, a este hipercentro, que sin duda, mejorará la calidad del transporte.

El transporte público no sólo es, como ya lo decían los compañeros, un servicio estratégico, un servicio público, es el servicio que permite la mayor democratización en cuanto al acceso a los servicios que tiene la ciudad, por lo tanto, es fundamental garantizar este acceso, la tarifa nos va a permitir ir abordando, tocando estos temas que son fundamentales.

Para ya casi ir concluyendo, es fundamental que se tenga en cuenta, en cuanto a la demanda, el corredor que le va a acercar a la parroquia más grande que tiene el Ecuador y Quito, de manera especial, que es Calderón, ese corredor El Labrador – Carapungo es fundamental para poder ser parte de ese proceso, tenemos que estar conectados, y esto tiene que fortalecer la demanda que se está tomando en cuenta en cuanto al Metro; porque más o menos hablamos de inyectar 200.000 personas a la obra más emblemática, ya lo decía el concejal Reina, éramos unos pocos locos, se dio casi un año de desprestigio del Metro, de lo que hoy estamos defendiendo, se pretendía decir que Quito no estaba preparado y una serie de elementos que ya no vienen al caso, pero ya estamos, creemos que vamos a dar ese gran paso y es fundamental no sólo defenderlo sino darle esta claridad.

Sobre la tarifa plana, al poder contextualizar lo que está sucediendo hoy y pensar en una nueva normalidad, no podemos seguir pensando desde el enfoque que le dábamos a febrero, creo que es clarísimo que debemos tomar algunos elementos y una serie de aprendizajes que nos ha dejado la emergencia sanitaria, la pandemia, y como tenemos ahora que repensar y replantear la planificación de la ciudad; en cuanto a la tarifa plana, la situación socio económica y la tarifa socialmente justa tiene que ser más allá de un discurso, es necesario que se puedan tomar en cuenta estos elementos de lo que estamos viviendo, una serie de olas de despidos, una serie de elementos que tienen que ser tomados en cuenta para poder planificar y para poder desarrollar esta tarifa que la ciudadanía necesita.

Como decía, vamos a hacer llegar nuestras observaciones, quiero cerrar con que las personas, el 70%, ojalá más; el fortalecer el transporte público quiere decir que vamos a ir rompiendo con esa visión autocéntrica que tienen las grandes metrópolis como también lo es Quito, y este proceso o esta posibilidad y necesidad de fortalecer el transporte público tiene que ver con la necesidad de las personas de un sistema de transporte seguro, de calidad y de calidez, pero por sobre todo, que permita generar esta cercanía para con las necesidades que tenemos, no sólo el llegar al trabajo o movilizarnos a los lugares de estudio, sino más bien, sea como desarrollamos nuestra nueva visión de vida.



Es fundamental que se vaya tomando en cuenta dentro de la planificación como nos desarrollamos, inclusive, hay algunos estudios que plantean la feminización del transporte, es decir, que sólo se tome en cuenta desde una visión de hombre, sino también como se vincula el transporte a la economía del cuidado.

Muchísimas gracias señor Vicealcalde, compañeros y compañeras.

**D r. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:**

Muchas gracias Vicealcaldesa, Gissela Chalá; tiene el uso de la palabra el concejal Omar Cevallos.

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

Voy a ser lo más corto posible, pero si es necesario enfatizar en algunos puntos; lo primero es que estos letreros que hay en los buses urbanos, cuando habla de las autoridades o que por irresponsabilidad de las autoridades, 17 años no se ha revisado la tarifa, yo sí quiero ser enfático y decir que las autoridades son las pasadas autoridades; esta Comisión de Movilidad y este Concejo lo está tratando en este momento, y desde que nosotros comenzamos la tarea en la Comisión de Movilidad, vimos que teníamos una herencia absolutamente grave.

La Comisión de Movilidad hereda problemas realmente serios, que son de absoluto conocimiento público, y que uno a uno los hemos venido desenredando y hemos venido resolviendo sobre estos temas; 17 años de que no se ha revisado eso, cuando hubo oportunidad muy clara, cuando la propia Agencia Nacional de Tránsito resolvió que se puede subir hasta el 25% en las tarifas a nivel nacional, que así acogieron varias ciudades, la ciudad de Quito no lo cogió, ¿será por temas políticos?, ¿será por miedo al costo político?, pues cada una de las autoridades anteriores tendrá que responder.

Lo propio, la administración pasada tenía las famosas consultorías, la nueva estructura tarifaria, pero tampoco tomó la decisión, se fue por el lado de subsidiar al servicio de transporte urbano, un subsidio que daban a los buses que cumplían algunos parámetros; unos parámetros tan subjetivos que estaban al libre albedrío de quien pueda dar informe de si cumplen o no cumplen, por tanto, creo que es importante decir y aclarar esto. Cuando nosotros pasamos en la Comisión de Movilidad y planteamos la posibilidad de dar este informe, sin que esa favorable o desfavorable, creo que fue la solución más importante para que todo el Concejo pueda entrar en discusión de esta ordenanza.

Son otro tipo de solicitudes las que se tiene en la Comisión de Suelo, por ejemplo, en donde el petionario hacer una solicitud de que se le arregle tal cosa, la Comisión analiza y dice, no se puede dar y es desfavorable o da dictamen favorable; en este caso



es un tema absolutamente delicado, que creo que lo hemos actuado bien, para que todo el Concejo conozca toda la ordenanza y se abra esta discusión, que para mí es absolutamente valiosa, porque así estamos todos los concejales inmersos en esa discusión; la aprobación de esta ordenanza va a ser por todo el Concejo, por eso es importante que ustedes participen en cada uno de los debates.

En las mesas de trabajo que tuve a cargo de encabezar, sobre el tema de las rutas y frecuencias, lo primero que nosotros dijimos y planteamos a la Comisión es que en el marco lógico, es lo que se viene haciendo; si hay una columna vertebral que es el Metro, lo primero que se tendría que hacer es reestructurar las rutas y frecuencias porque, incluso, ya lo dijo Mónica Sandoval, el costo de los alimentadores que tiene la Empresa de Pasajeros vale 23'000.000 y que no recauda sino 11'000.000, este es un déficit que tiene desde hace rato la Empresa de Pasajeros; un déficit que habría que regularlo; y saben porque se tiene ese déficit, porque las rutas donde están los alimentadores también hay buses convencionales, o sea, no era negocio ni para los unos ni para los otros.

Por lo tanto, al Metro hay que alimentarlo, para alimentar al Metro hay que generar nuevas rutas y frecuencias; pero si se generan nuevas rutas y frecuencias hay que firmar nuevos contratos, no entiendo porque algunas personas dicen, no podemos firmar otros contratos porque ya tenemos el contrato actualizado, no, aquí estamos hablando de todo un sistema nuevo, el momento que se genera el Metro de Quito, el momento que se cambian las rutas y frecuencias se tiene, necesariamente, que firmar nuevos contratos, y en estos nuevos contratos si deben estar las cláusulas absolutamente claras para que la calidad del servicios se cumpla, ahí es la oportunidad para poner esas condiciones, en esos contratos que se deberán firmar.

No nos olvidemos otra cosa, que el famoso Sistema Integrado de Recaudo estaba dentro del contrato del Metro de Quito, que no sé porque razones, igual, tendrá que las autoridades anteriores explicar en el momento en que se les llame, porque se sacó el Sistema Integrado de Recaudo de ese contrato, y sin embargo de que se negocia con la firma Odebrecht Acciona, cuando el monto del contrato era 1.500'000.000, normalmente cuando se negocia algo se trata de que sea más beneficioso a quien está contratando, pero resulta que después de esa negociación el Metro cuesta \$2.000'000.000,00 de dólares, sacando las subestaciones eléctricas y sacando el Sistema Integrado de Recaudo; todas estas cosas hemos analizado en la Comisión de Movilidad, sí creo que es muy importante, y ya en esta sesión, actuemos de manera frontal con toda la responsabilidad que esto causa.

También me quiero referir al tema de la delegación; la delegación no le exime de ninguna responsabilidad al Alcalde, delegue a quien delegue el Alcalde sigue siendo responsable por lo que haya delegado, así que si el Alcalde cree conveniente delegar a



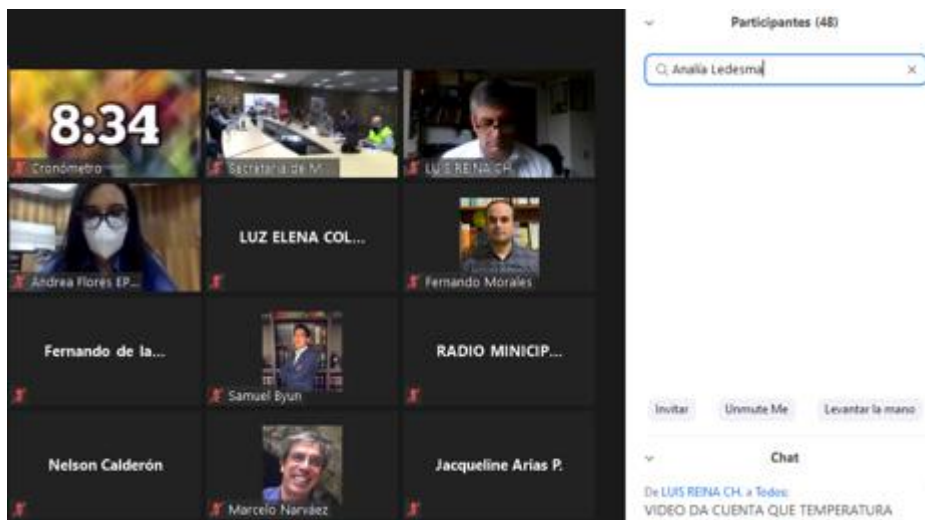
una u otra persona, tal o cual función, está en toda su razón y en todas las competencias, por lo tanto, creo que si la posición se ha planteado y puede regresar a la Comisión, para nosotros sería muy importante porque vamos con más enriquecimiento, porque además cabe destacar que la Comisión también ha invitado a todos los concejales, y cuando hice las mesas de trabajo no sólo invité a las operadoras que están dando el servicio urbano en estas rutas, sino también a otras operadoras que dan en otras rutas, porque no sabemos quiénes van a interesarse en las nuevas rutas y como está mandado esta ordenanza, que tendrá que darse por concurso público nacional e internacional, la Secretaría de Movilidad necesita el marco jurídico, ya será la Secretaría de Movilidad la que lleve adelante todos los procesos que le competen a ella, por lo tanto, es importantísimo terminar de hacer esta ordenanza.

Creo que igual que cuando nos pasaron el borrador por parte de la Secretaría de Movilidad y de manera inmediata se convocó a una sesión extraordinaria, en 48 horas, y la resolvimos para que podamos tener este informe para este debate, creo también que la Comisión puede actuar de manera ágil, una vez que recojamos todas las inquietudes, todas las observaciones que han hecho todos los compañeros en esta tarde y poder seguir de manera ágil el tratamiento de esta ordenanza que, sin duda alguna, es necesarísima y era necesaria desde hace muchos años, pero es esta Comisión y es este Concejo, por responsabilidad, que estamos actuando frente a la ciudadanía.

Gracias señores concejales, gracias Alcalde.

**Sale de la sesión en la plataforma virtual la concejala Mgs. Analía Ledesma, a las 14h15, (18 concejales)**

**Como se muestra en la siguiente captura de pantalla:**





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

**Concejal Sr. Juan Manuel Carrión:** Gracias señor Vicealcalde.

Este proyecto de ordenanza busca reconfigurar, ese es el término empleado, busca dar nueva forma a un sistema de transporte público que ante toda evaluación se presenta, desde hace tiempo atrás, como caduco, como obsoleto, como inadecuado a los tiempos actuales; el centro de este nuevo Sistema Integrado de Transporte Público para el Distrito Metropolitano de Quito se nos ha dicho, es el servicio, este es el tema central, el servicio de calidad, ¿que busca ser este servicio de calidad?, busca ser seguro, eficiente, universal, accesible, conectado, equitativo, sostenible y busca cumplir normas para su operación de carácter ISO.

Es el servicio de calidad el que orienta este cambio; cambio largamente anhelado en Quito, más aun cuando se han evidenciado, ahora se ha recordado que ha habido, históricamente, alguna inobservancia a la ley, hablese, por ejemplo, de la estructura de las rutas que se ha recordado que son un bien público, hablese de la suscripción de nuevos contratos de operación en los cuales existan mecanismos claros, objetivos de verificación de la calidad del servicio, me ha llamado la atención, me parece acertado, por ejemplo, considerar una bitácora de mantenimiento, porque eso si permitirá evaluar y constatar que el mejor servicio sea dado y no quede esto como ha sido históricamente, en una oferta recurrente cada cierto tiempo, mejoraremos el servicio, es el compromiso expresado, pero no hay parámetros de verificación de ese cumplimiento.

Las observaciones realizadas por la Veeduría Ciudadana, me llama especialmente la atención, aquellas referidas a la preocupación del sustento de las cifras, de cuando se hace referencia al flujo de caja, que es un parámetro importantísimo para establecer la tarifa, pues este origen, este análisis de esta sustentación de las cifras tiene que ser clara y debe haber en torno a ellas un informe de análisis objetivo, técnico, para que no queden en sombras de dudas, entonces, a esta observación planteada por la Veeduría Ciudadana, yo le pediría a la Comisión que la considere especialmente.

No sé si con los criterios planteados por la concejala Vaca, el concejal Granda, el concejal Reina, si este en efecto es un primer debate o no; sea o no, estoy seguro que estas observaciones pasarán, de todas maneras, al seno de la Comisión, porque tendrán que ser procesadas para informárenos cuando se dé el segundo debate; de todas maneras y quisiera solicitarle, señor Vicealcalde, que si la Procuraduría nos podría dar una orientación, yo la necesaria en ese sentido, si con los argumentos por usted planteados, lo expresado por los concejales, este es o no un primer debate, porque, que significa esto señor Alcalde, si no es este un primer debate, supongo que regresará a la





Comisión, pasará un tiempo y nuevamente volverá a primer debate, pero si este es un primer debate, y creo que en la práctica lo ha sido, porque se han expresado razones amplias y suficientes, estaríamos ahorrando algo de tiempo, porque lo que no tenemos es tiempo.

Usted está liderando ahora estos temas por delegación del Alcalde y nos ha dicho que el Alcalde no se va a desentender de estos temas, ojalá sea así, porque la impresión de buena parte de la ciudadanía es que ha habido un desentendimiento general, y esto es del Alcalde en torno a estos y otros temas, y por qué lo digo, porque mire que hemos expresado los concejales nuestros planteamientos, nuestras observaciones, y que saludable, que orientador hubiera sido para la ciudadanía escuchar lo que el Alcalde tenga que decirnos sobre este tema, que es un tema crucial, que es un tema, que pienso, ha sido postergado, un tema en torno al cual no ha habido liderazgo; entiendo que ahora el liderazgo vendrá de su parte señor Vicealcalde, yo no voy ni aplaudir ni a criticarla la delegación del Alcalde porque eso es potestad de él, yo se las condiciones suyas, señor Vicealcalde, y sé que asumirá este reto y este compromiso con solvencia y con eficiencia.

Reconozco el trabajo de la Comisión, siempre me cuesta expresar esto de felicitarnos entre nosotros, siempre que presentamos un proyecto de resolución los concejales solemos felicitar al que ha propuesto, al que ha llevado adelante, pero me queda resonando siempre, un quiteñismo que dice “alábate de queso rancio”, entonces hay que tener mucho cuidado con estas felicitaciones que hacemos; no hacemos si no cumplir nuestro trabajo, cumplir con nuestras funciones y ojalá podamos ahorrar tiempo en el tratamiento de estos temas; por eso si quisiera, señor Vicealcalde, que no sé si va a haber la votación en torno a la moción de la concejala Brith Vaca, pero para poder tomar una decisión con respecto a eso, si quisiera que Procuraduría nos dé su criterio en torno a si este, como consta en el orden del día, puede ser validado como un primer debate.

Muchas gracias señor Vicealcalde.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Muchas gracias concejal Juan Manuel Carrión, muchas gracias por tus palabras amigo; tiene el uso de la palabra el concejal René Bedón.

**Concejal Dr. René Bedón:** Muchas gracias señor Vicealcalde y Presidente de esta sesión.

Quiero referirme a tres temas que se ha abordado el día de hoy; primero, del famoso tema de la delegación; la delegación así como la desconcentración y la



descentralización son figuras de eficiencia administrativa, así han sido conceptualizadas, así han sido desarrolladas en doctrina y así han sido desarrolladas, inclusive, en la normativa, fíjense como la Constitución del año 2008 genera un estado descentralizado, precisamente, para generar estos nuevos modelos de gestión; asimismo, la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano generó un sistema desconcentrado, donde tenemos un Alcalde Metropolitano y varias administraciones zonales que tienen desconcentradas estas atribuciones, precisamente, para mejorar la gestión; y la delegación es una de esas figuras también. El artículo 62 del COOTAD hace alusión expresa a esta delegación, específicamente en el caso del Vicealcalde dice, las principales:

*“El vicealcalde ejerce lo siguiente:*

- *Reemplaza de manera temporal o definitiva al señor Alcalde o concluye el periodo; y segunda*
- *Asume las delegaciones que le haya asignado el Alcalde”.*

Y fíjense que no es una figura jurídica extraña, también hay esta figura en el Gobierno Central, el Vicepresidente de la República asume las funciones que le haya asignado Presente; de hecho, varios Presidentes han atribuido esas funciones, para mejorar el ejercicio la gestión administrativa, en manos de sus Vicepresidentes y han cumplido buenas tareas en varios aspectos.

El día de hoy también se han referido a varios Alcaldes que han generado esta figura de delegación, para generar una eficiencia en la gestión administrativa, en varios Vicealcaldes la ciudad, es decir, varios Presidente han hecho esta delegación, varios Alcaldes han hecho esta delegación como objetivo, el objetivo que doctrinariamente se dice, mejorar la eficiencia en la gestión administrativa; yo, en ese ejercicio de mejorar la eficiencia administrativa, considero que el bajo liderazgo de Alcalde Jorge Yunda, el Vicealcalde Santiago Guarderas, que conocemos la categoría profesional que él tiene, desarrollarán, de la mejor manera y nos permitirá, tanto a Quito como al Concejo Metropolitano, como al Municipio de Quito, cumplir este objetivo que tenemos de poner en marcha el proyecto más emblemático de esta ciudad; el proyecto de obra pública más importante del Ecuador está enterrado bajo los suelos de Quito y tenemos la obligación de llevarlo adelante, y creo que esta medida de eficiencia en la gestión administrativa respecto tema de movilidad, va a ser cumplido muy bien por señor Vicealcalde, bajo el liderazgo del señor doctor Jorge Yunda Machado, Alcalde Metropolitano de Quito.

El segundo aspecto al que me quiero referir es que, básicamente, la costumbre no genera derecho, y menos en derecho público, yo sé que hay la costumbre de que en el seno del Concejo Metropolitano se emita un informe favorable para que se conozca; sin



embargo, si usted hace una revisión de la Resolución No. C 074, que es rige las actuaciones, lo único que dice esta Resolución es que la Comisión tiene que acordar un texto, ojo, el acordar un texto tampoco significa que todo el mundo está de acuerdo; es más, si yo acuerdo un texto, yo, como concejal, tengo derecho a seguir debatiendo en el primer debate del Concejo, aun cuando ya haya acordado el texto porque, precisamente, para eso es el debate y por eso sólo es proyecto de ordenanza; entonces si es que yo he acordado un texto en la Comisión puedo venir al primer debate y no estar de acuerdo en un texto que ya acordé en Comisión y venir y poner observaciones porque del debate, precisamente, me surjan dudas y puedo aportar mucho mejor para que el cuerpo normativo se construya de mejor forma.

Bajos ese orden de cosas el literal d) del artículo 13 de la Resolución No. C 074 dice, que la Comisión debe elaborar, no dice aprobar, dice elaborar y suscribir el informe que habilite el tratamiento del proyecto; dice elaborar, no aprobar, elaborar el informe que habilite al Concejo Metropolitano a hacerlo, y por esa razón también da la posibilidad de que tengamos informes de mayoría y minoría, en una Comisión de cinco miembros como la de Movilidad, perfectamente pudo haber venido un informe, de hecho, pudieron haber venido cuatro informes, uno de mayoría, y tres de minoría, con dos votos el de mayoría y uno, uno, uno el de minoría, precisamente se habilita para eso...

**Concejal Dr. Mario Granda:** Un punto de información, señor Presidente.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Adelante concejal Granda.

**Concejal Dr. Mario Granda:** Muchas gracias.

Primero debo decir cómo está funcionando la coyuntura de maravilla; y, segundo ante lo que está mencionando el concejal René Bedón, solamente permítame, como punto de información, dar lectura a lo que dice sobre el concepto de dictamen que contiene el Diccionario de la Lengua Española, por favor, y dice así:

*“Dictamen.- Opinión y juicio que se forma o emite sobre algo. Casarse con su opinión. Tomar de alguien. Toma el consejo de alguien”.*

La Comisión no está aconsejando nada, el dictamen tiene que determinar el consejo hacia el Concejo, que es el máximo organismo, por favor compañeros concejales, tomemos en cuenta esto, no puede ser, y con todo cariño y respeto, señor doctor Bedón, el señor doctor Santiago Guarderas, profesores universitarios, etc., tenemos que hacer extensivo primero el significado de una palabra que determina, y aquí tengo en mis manos, el Diccionario de la Lengua Española, ese es el sentido, qué significa la palabra



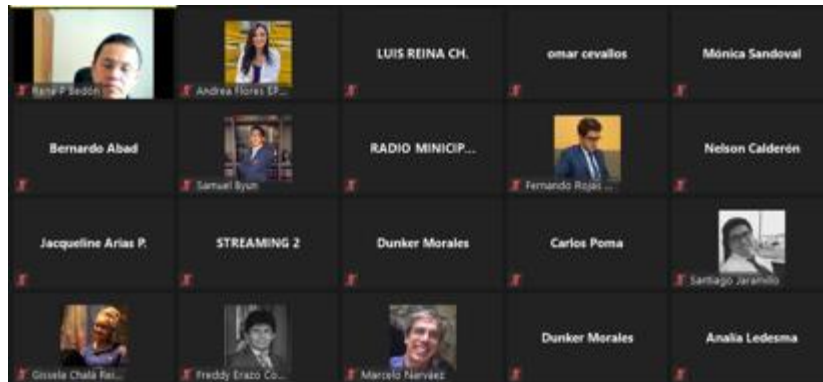
dictamen, aconsejar algo; el doctor Collaguazo también ha tenido, nos costó mucho este diccionario de la lengua, yo compré cuando estaba en la Universidad Central del Ecuador.

Esto hay que tomar en cuenta señor concejal René Bedón, el significado de la palabra dictamen, que pena que la Comisión no aconseje nada, y tiene que en base a los informes técnicos y legales, y usted sabe concejal Bedón, en base a los informes técnicos y legales ustedes tienen que aconsejar si emiten o no un dictamen favorable, o no, porque también puede haber un dictamen no favorable, así que he dado lectura a la palabra dictamen.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias señor concejal Granda por su punto de información; continúe por favor, concejal Bedón.

**Ingresa a la sesión en la plataforma virtual la concejala Mgs. Analía Ledesma, a las 14h34. (19 concejales).**

Como se muestra en la siguiente captura de pantalla:



**Conejal Dr. René Bedón:** Muchas gracias señor Vicealcalde, Presidente de este Concejo.

Efectivamente, la Real Academia la de Lengua dice: *“Dictamen.- opinión o juicio técnico”*, en ningún lado dice que sea favorable o desfavorable, dictamen es sólo opinión, si es que diría el dictamen tiene que ser favorable sería correcto lo que dice el concejal Granda, sin perjuicio de ello, como el concejal Granda también lo sabe, la Real Academia de la Lengua define el texto de las palabras, pero dónde está la norma jurídica, están en la normativa, y la normativa se hizo para cumplirla, y para cumplir la uno tiene que leer lo que dice la Resolución No. C 074.



La Resolución No. C 074, señor Vicealcalde dice, simplemente, que se emita un dictamen, es decir, como dice concejal Granda citando al Diccionario de la Real Academia, que se dé la opinión, ¿opinión para qué?, para habilitarla a este Concejo para que resuelva algo; de hecho, fíjense que este es un tema complicado, lo ha dicho el concejal Omar Cevallos; entonces, que pasaría si, por ejemplo, los tres miembros de la Comisión deciden no pasarlo al seno del Concejo porque no dan el dictamen favorable que se está pidiendo, básicamente, el resto de concejales no tendríamos opción de entrada considerarlo, por favor.

Hubiese sido deseable, coincido con concejal Granda, hubiese sido deseable que venga con una calificación, pero el Diccionario de la Real Academia de la Lengua, que ha sido citado, en ningún lado establece que este dictamen tenga que venir con una calificación, y la norma, que es de cumplimiento obligatorio, no dice en ningún lado, como ya lo ha dicho el Vicealcalde Guarderas, dice que tiene que ser habilitado.

Pero más allá de eso, en lo sustancial, creo que Quito está enfrentando uno los retos más importantes de su historia, tiene que poner en funcionamiento el Metro, ¿por qué?, porque tenemos que cambiar este modelo de movilidad que tenemos en esta ciudad, ¿y por qué tenemos que cambiarlo?, los números nos han dicho que sólo el 27% de la ciudad se moviliza en transporte privado, si ustedes en este momento preguntan a alguien si quiere bajarse de su carro, nadie quiere bajarse de su cargo, y la razón es muy loable, nadie se quiere bajar de su cargo porque el transporte público no funciona, y tenemos en nuestras manos la oportunidad, ahora, de que el sistema de transporte público funcione, ¿cómo?, con el Metro, es la oportunidad histórica que tiene esta ciudad.

Uno de los aspectos fundamentales que si les llamo a la reflexión, para que este Concejo Metropolitano actúe con responsabilidad, ¿a qué reflexión les llamo?, les llamo a la reflexión de que el modelo con el cual va a ser operado el Metro, no puede ser tomado sino tenemos una tarifa; y puede ser que, efectivamente, vamos al supuesto no consentido que el razonamiento del concejal Granda es el adecuado, ya sabemos que donde existe dos abogados existen ocho opiniones, así funciona esto del derecho, lastimosamente, supongamos que eso ocurre y nos quedamos sin aprobar en este momento este tema, vamos a regresar a la Comisión y luego vamos a demorar la entrada en vigencia de la tarifa y luego nosotros vamos a demorar la entrada en marcha del Metro, cuando lo que necesitamos es que esa tarifa este definida, para que estando definida esa tarifa, las personas que estén a cargo de esto, sea el Alcalde junto con el apoyo del Vicealcalde y todos los que estén implicados en estas acciones administrativas, tome la decisión del modelo de negociación que va a llevar adelante, naturalmente, con conocimiento del Concejo Metropolitano.



Pero dilatar aún más; fijense que la parte más difícil ya ha sido concluida, está construido el Metro, ahora hay que ponerlo en operación, y parte fundamental de ponerlo en operación es establecer la tarifa, sé que es un momento complicadísimo, el tema de la tarifa es un tema político y ese un tema jurídico también, porque es un mal momento en el que el Concejo Metropolitano ha tenido algunos problemas con injerencias de otras autoridades, y va a ser complicada la resolución que se tome, pero creo que está en nuestras manos tomar este tema, tomar al toro por los cuernos y poner en marcha ese Metro que tanto necesita Quito, por favor, creo que tenemos en nuestras manos la tarea fundamental de cambiar la movilidad y el sistema.

Muchas gracias señor Alcalde.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias concejal Bedón, tiene la palabra el concejal Luis Robles.

**Concejal Sr. Luis Robles:** Gracias señor Vicealcalde, buenas tardes con todos.

Para seguir con el debate y escuchando todas las intervenciones de todos los amigos y amigas concejales, también de la Secretaría de Movilidad, es importante decir que la integración del sistema transporte debe considerarse desde las nuevas formas que se están dando para movilizarse en la ciudad, no he escuchado nada sobre lo que ha invertido la ciudad para habilitar ciclovías, sin embargo, de ello no se dice mayor cosa, cómo se va a integrar sabiendo que los porcentajes han sido altísimos, donde se trata de un 100%, un 600% de uso de bicicleta, creo que eso no hay que dejar de lado ya que es un sistema alternativo, nuevo por las circunstancias que vivimos, pero muy aprovechable si es que lo podemos tomar en cuenta dentro de la integralidad, número uno.

Número dos, es importante que los barrios periféricos como parroquias enteras no están siendo tomadas en cuenta, parroquias de 80.000 personas ni se las nombra para el sistema Metrobus Q, no hay la integralidad conforme acá se lo está diciendo, entonces, desde mi despacho mandaré el respectivo oficio para que se integre dentro de esta normativa a todas las parroquias, no es posible que parroquias completas estén fuera del sistema y vayan a seguir, Dios no permita, con el correteo de las pesetas los mismos negociantes del transporte, porque no es lo mismo un negocio el transporte que un servicio de transporte, se necesita esa situación integral, conforme el discurso lo va diciendo.

Número tres, dentro de la Silla Vacía llama mucho la atención que la Comisión no haya admitido a un ciudadano, a alguien de los usuarios, de los muchos grupos organizados que hay en nuestra ciudad que representa a la voz de los ciudadanos, y por eso hablo



yo, no pensaba tomar la palabra, pero al ver que se está manejando en términos de abogacía, bastante técnicos, dista mucho de lo que es el sentir de nosotros los que vivimos en los barrios populares, cuando no escuchamos y no se refleja en la discusión los temas primordiales que a nosotros nos gustaría escuchar como la integralidad real, como modelos nuevos de movilidad, eso quería decir; también la tarifa, no puede ser que para el que si tenga plata vaya en Metro, y \$0,50; \$0,48; y el que no tenga siga por la superficie con \$0,35; me parece que una tarifa debe ser inclusiva para los que no cuentan con los suficientes centavos para poderse movilizan diariamente.

La una nueva realidad nos va diciendo que se debe empujar nuevas formas de destino conforme la necesidad lo va dictando, ahora veo que las economías son más locales, las distancias son más cercana, porque no es lo mismo trasladarse de polo a polo para ir a trabajar; creo que también se debe considerar esta tarifa de acuerdo al verdadero número de usuarios; el número de usuarios nos dará una tarifa real y no me parece que va a ser muy factible ocupar los estudios técnicos de años anteriores cuando había otra realidad; con la nueva realidad que ahora se vive, hay economías más cercanas, las tendencias a generar autoempleos, los indicadores económicos también tienen que entrar aquí en consideración, si el 70% de personas están en el desempleo a donde se movilizan; entonces el 30% empleado no será la cantidad de gente que necesita el sistema, es bien complejo el tema pero son las realidades que pongo en la mesa.

De mi parte, si es importante lo que he mencionado, no pueden quedar fuera del sistema integrado todas las parroquias, porque no hablo de barrio pequeños, hablo de parroquias enteras que están fuera del sistema; eso quería manifestar, que la tarifa sea accesible para todos los usuarios, en un juguete, que no será el juguete caro, sino un juguete que sea para todos, lo importante de esto es tener en cuenta que a nivel del mundo, a nivel de donde funcionan los sistemas metro, ahí si discrepo con el concejal Bedón, fácil es hacer un metro, lo complicado es ponerlo a funcionar; entonces ahora no estamos en la etapa fácil, estamos en la fase más complicado de un sistema metro, donde lo difíciles es que sea sostenible, una forma de transportar, personalmente hago transporte escolar, regresando de aquí, como decía alguna concejala, estamos de pasadita, en mi transporte se invierte y se saca la utilidad, no entiendo cómo funcionarán los sistemas grandes, porque si invierte 2.000'000.000 y hay que subsidiar, se entiende que sería un buen negocio si se tiene tanta inversión, pero no ha sido así, tal vez los números no son tan transparentes; ojalá, con el sistema totalmente tecnificado, la tarifa cobrada electrónicamente, electrónicamente controladas las rutas, sin ninguna fuga de un centavo, se tenga las cifras claras de cuanto genera el sistema de transporte, los millones que tienen ingresar está bien que vaya a un fideicomiso, eso garantizará que haya un servicio y un buen uso de esto; eso quería manifestar.

Gracias señor Vicealcalde.



**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Muchas gracias concejal Robles.

Han intervenido todos los concejales, quisiera manifestar unas pocas reflexiones, lo que ha dicho el concejal Carrión es muy importante, prácticamente, hemos hecho un primer debate, aquí se han expresado aportes muy importantes por parte de cada uno de los señores concejales y creo que para precautelar la validez, han habido objeciones de carácter formal, nada perdemos en que regrese a la Comisión, se tamicen todas las observaciones y se exijan todos los informes, no creo que nos tardemos más de una semana para entrar a primer debate, ya hemos avanzado, todas las observaciones que ustedes han señalados son muy importantes, las vamos a recoger, las vamos a tamizar, y vuelvo a repetir, no creo que nos tomará más de una o dos semanas para que, formalmente, entre a primer debate de este proyecto de ordenanza.

De tal modo que vamos en la línea, se ha recogido cada una de sus intervenciones, trabajaremos como lo hemos hecho, con responsabilidad, con extremo cuidado y tomando en cuenta la importancia que ha señalado el concejal Bedón, de tal modo que no perdamos tiempo; he consultado con algunos miembros de la Comisión y ellos están de acuerdo en que podríamos regresar a la Comisión y en menos de dos semanas estaríamos presentando la ordenanza con las observaciones, de tal modo que el primer debate, creo que va a ser muy simplificado.

En todo caso hay una moción presentada por la concejala Brith Vaca, de que ha sido apoyada por el concejal Luis Robles, y por consiguiente, teniendo apoyo la moción, solicito señorita Secretaria que se sirva tomar votación.

**Concejal Abg. Fernando Morales:** Sólo una puntualización, si me permite, en la moción de la concejala Brith Vaca.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Adelante concejal Morales.

**Concejal Abg. Fernando Morales:** Gracias,

Lo que usted acaba de mencionar, para tener la venia de la concejala, en el sentido de que acepte la sugerencia que digo; que regresa a la Comisión, tomando en cuenta las observaciones de los concejales, para que se añada ese pequeño elemento, con el fin de que se pueda nutrir el proceso de la ordenanza en la Comisión, caso contrario, la moción de la compañera concejala solo era desde el inicio que regrese.

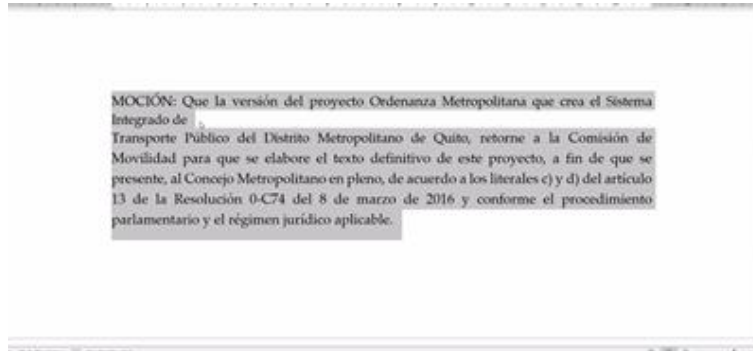
**Concejala Dra. Brith Vaca:** Gracias Fernando, y con su venia señor Presidente.





He enviado a la Secretaría, justamente, están publicando como quedaría la moción; y es:

Hace referencia al siguiente texto que se presenta en pantalla:



*“Que la versión del proyecto de ordenanza metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público, presentado hoy, retorne a la Comisión para que se elabore el texto definitivo del proyecto, a fin de que se presente, al Concejo en pleno, de acuerdo a los literales c) y d) del artículo 13 de la Resolución C 074 del 8 de marzo de 2016 y conforme el procedimiento parlamentario y al régimen jurídico aplicable”.*

**Concejal Dr. Mario Granda:** Señor Presidente.

Si me permite Brith Vaca, yo quisiera añadir, con el fin de que quede claro, después de “el régimen jurídico aplicable”, determinar *“previo al conocimiento en primer debate”*.

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

Hay una cosa que usted lo ha mencionado, en el sentido de que, todas las personas que dicen que han tenido sus observaciones por escrito, lo presenten lo antes posible, les rogaremos que lo hagan antes del fin de semana.

**Concejala Dra. Brith Vaca:** Acepto la sugerencia del concejal Mario Granda, y creo que ahí recoge todo y nos enmarca en este procedimiento parlamentario y legislativo, al que nos debemos como concejales y legisladores de la ciudad.

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

Muy bien, estando una moción apoyada, señorita Secretaria, sírvase tomar votación.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Con su autorización señor presidente, procedo a tomar votación sobre la moción planteada por la concejala Brith Vaca y que en este momento se está proyectando en sus pantallas, esta es la moción que se va a votar.



MOCIÓN: Que la versión del proyecto Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, retorne a la Comisión de Movilidad para que se elabore el texto definitivo de este proyecto, a fin de que se presente al Concejo Metropolitano en pleno, de acuerdo a los literales c) y d) del artículo 13 de la Resolución 0-C74 del 8 de marzo de 2016 y conforme el procedimiento parlamentario y el régimen jurídico aplicable, previo a su conocimiento en primer debate.

Concejal Bernardo Abad.

**Concejal Sr. Bernardo Abad:** A favor.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejala Soledad Benítez.

**Concejala Mgs. Soledad Benítez:** ...

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejal René Bedón.

**Concejal Dr. René Bedón:** Considerando que el hecho de que se apruebe en primer debate no incumple el procedimiento parlamentario, en mi opinión, convencido firmemente de que esto va a retardar aún más la entrada en vigencia del Metro de Quito y comprometido con esa gran obra por la ciudad. En contra de la moción.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejal Juan Manuel Carrión.

**Concejal Sr. Juan Manuel Carrión:** Al haber los miembros de la Comisión expresado su voluntad de que esto regrese, en efectos prácticos esto va a pasar. A favor.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejal Omar Cevallos.

**Concejal Sr. Omar Cevallos:** Solicitando a todos los concejales que por favor nos hagan llegar las observaciones y sugerencias de manera escrita, para hacer un mejor trabajo en una matriz de informe. A favor de la moción.



**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Vicealcaldesa Gissela Chalá.

**Concejala Sra. Gissela Chalá:** Los señores miembros de la Comisión han aceptado y existe un compromiso de hacer esta revisión de manera inmediata y mi voto nada tiene que ver con el compromiso que tengo con el Metro, mi compromiso no es de hoy, ha sido de muchos años, así que igual creo que se debe respetar el procedimiento parlamentario y fortalecer estas prácticas. Mi voto es a favor.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejales Marco Collaguazo.

**Concejal Dr. Marco Collaguazo:** Por haber sido aceptado que vuelva a la Comisión, por parte de los proponentes, aunque si era legal el primer debate. A favor.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejala Luz Elena Coloma.

**Concejala Mgs. Luz Elena Coloma:** Con la preocupación de que esto demorará más una decisión absolutamente importante para la ciudad, pero considerando que los propios miembros de la Comisión están de acuerdo en que se trate con las observaciones, y habiendo ya enviado mis observaciones. A favor.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejales Eduardo Del Pozo.

**Concejal Abg. Eduardo Del Pozo:** En consideración del tiempo que ha transcurrido y del corto tiempo, adicionalmente, que existe para la consecución de temas trascendentales para el funcionamiento del Metro que depende de la tarifa. Mi voto en contra.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejales Juan Carlos Fiallo.

**Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo:** A favor.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejal Mario Granda.



**Concejal Dr. Mario Granda:** Seguro de que el señor Presidente de la Comisión de Movilidad cumplirá con lo mencionado, en el sentido que secará lo más pronto posible, y ratificando mi intención de que esta importante ordenanza que va a regular la movilidad en la ciudad de Quito, mi apoyo y por lo tanto mi voto a favor de la moción.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejala Andrea Hidalgo.

**Concejala Ing. Andrea Hidalgo:** A favor.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejala Analía Ledesma.

**Concejala Mgs. Analía Ledesma:** A favor.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejal Fernando Morales.

**Concejal Abg. Fernando Morales:** Solicitando de la manera más cordial y comedida a los miembros de la Comisión de Movilidad, que con este nuevo informe que van a emitir dentro de, obviamente, sus competencias y posibilidades, poder dar un criterio de asesoramiento mucho más concreto y con un criterio favorable o desfavorable para el Concejo Metropolitano. A favor.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejal Orlando Núñez.

**Concejal Sr. Orlando Núñez:** Considerando también la capacidad que poseen los miembros del directorio y que, con ello, haciéndole un bien y un enorme favor a nuestra querida ciudad, para la celeridad de esta obra emblemática. Mi voto es a favor.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejala Blanca Paucar.

**Concejala Lda. Blanca Paucar:** ...

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejal Luis Reina.



**Concejal Luis Reina:** A favor.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejal Luis Robles

**Concejal Sr. Luis Robles:** A favor.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejala Mónica Sandoval.

**Concejala Mónica Sandoval:** Indicando que el trabajo de la Comisión de Movilidad ha sido absolutamente responsable y es, precisamente, en el seno del pleno del Concejo donde se debe generar este debate, de un tema que por 17 años no se ha tratado. A favor.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejala Brith Vaca.

**Concejala Dra. Brith Vaca:** Segura de que esta ordenanza es crucial, necesaria y urgente para la ciudad, y segura de la capacidad y del compromiso de los compañeros de la Comisión. A favor.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Concejala Soledad Benítez.

**Concejala Mgs. Soledad Benítez:** A favor.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde Metropolitano.

**Concejal Dr. Santiago Guarderas:** Antes de consignar mi voto Damaris, consulto, ¿los señores de la Silla Vacía tienen que votar?, si podemos tener la posición jurídica del señor Procurador Metropolitano.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Señor Presidente, el artículo I.3.139, está regulando como debe procederse en las Sillas Vacías; la intervención del señor Procurador ¿es su solicitud señor Alcalde?

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Si, por favor, señor Procurador Metropolitano.



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

La norma a la que ha hecho referencia la señora Secretaria, con su venia voy a dar lectura, dice lo siguiente:

*“Para poder ocupar la Silla Vacía se deberá seguir el siguiente procedimiento:*

*f. Reunión de Consenso: En el caso de que existan dos o más acreditados a ocupar la silla vacía en las sesiones del Concejo Metropolitano, se procederá a convocarlos a una reunión de consenso, posterior a la aprobación del informe de la comisión para segundo debate. En la referida reunión, quienes hayan sido acreditados a ocupar la silla vacía, llegarán a un consenso sobre el voto, y designarán a la persona que intervendrá ante el Concejo Metropolitano. En el caso de mantenerse el disenso entre los acreditados, se escogerán un representante por cada posición.*

*En caso de disenso, podrán actuar únicamente con voz, e intervendrán exponiendo su posición al respecto ante el Concejo Metropolitano, la misma que constará en el acta de la sesión.*

*g. Votación: El ciudadano o los ciudadanos escogidos para ocupar la silla vacía serán convocados a la sesión ordinaria o extraordinaria del Concejo y podrán intervenir y votar, según el caso, solamente en el punto del orden del día para el que presentaron su solicitud. En cualquier caso, deberán respetar los procedimientos parlamentarios establecidos para el funcionamiento del Concejo. Los demás ciudadanos que hayan participado en los debates al interior de las comisiones, tendrán el derecho de asistir como oyentes”.*

De la norma que se acaba de dar lectura, señor Vicealcalde, señoras y señores concejales, se deduce que la votación de quienes hayan sido acreditados para ocupar la silla vacía, procede cuando se conoce el proyecto en segundo debate, incluso, si es que se hubiese resuelto que este es el primer debate respecto al proyecto, como el régimen de procedimiento parlamentario establece que el objeto del primer debate es, únicamente, dar por conocido, tampoco habría habido espacio para receptor una votación de quienes se ha acreditado en la silla vacía.

El objeto de esta votación tiene que ver con devolver el proyecto a la Comisión, y en función de las normas que se acaban de revisar, es mi criterio que no cabe la votación, en este caso, de quienes están acreditados en la silla vacía.



**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:**  
 Muchas gracias señor Procurador Metropolitano.

Antes de consignar mi voto, quiero informarles que me he comunicado con el señor Alcalde, y me ha dicho que se va a convocar el próximo jueves a sesión extraordinaria, para primer debate, por consiguiente, el compromiso de la Comisión de Movilidad para que hasta el próximo jueves tengamos el texto definitivo, con todos los informes y tamizadas las observaciones que aquí se han plantado.

Mi voto a favor, señorita Secretaria.

SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO		QUITO				
VOTACIÓN CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO						
No.	Nombres	A favor	En Contra	En Blanco	Abstención	Ausencia
1	CJAL. BERNARDO ABAD	1				
2	CJALA. SOLEDAD BENITEZ	1				
3	CJAL. RENÉ BEDÓN		1			
4	CJAL. JUAN MANUEL CARRIÓN	1				
5	CJAL. OMAR CEVALLOS	1				
6	CJALA. GISSELA CHALÁ	1				
7	CJAL. MARCO COLLAGUÁZO	1				
8	CJALA. LUZ ELENA COLOMA	1				
9	CJAL. EDUARDO DEL POZO		1			
10	CJAL. JUAN CARLOS FIALLO	1				
11	CJAL. MARIO GRANDA	1				
12	CJAL. SANTIAGO GUARDERAS	1				
13	CJALA. ANDREA HIDALGO	1				
14	CJALA. ANALÍA LEDESMA	1				
15	CJAL. FERNANDO MORALES	1				
16	CJAL. ORLANDO NÚÑEZ	1				
17	CJALA. BLANCA PAUCAR					1
18	CJAL. LUIS REINA	1				
19	CJAL. LUIS ROBLES	1				
20	CJALA. MÓNICA SANDOVAL	1				
21	CJALA. BRITH VACA	1				
22	ALC. JORGE YUNDA MACHADO					1
<b>VOTACIÓN TOTAL</b>		<b>18</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

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					✓
<b>VOTACIÓN TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Con dieciocho votos afirmativos, dos votos en contra y dos miembros del Concejo ausentes, se aprueba la moción plantada por la concejala Brith Vaca.

**RESOLUCIÓN:** El Concejo Metropolitano de Quito, por mayoría de los presentes (18 votos afirmativos), resuelve aprobar la siguiente Resolución:

#### RESOLUCIÓN No. C 090-2020

#### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

#### CONSIDERANDO:

**Que,** la Constitución de la República del Ecuador, en el artículo 238, establece que: “Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. (...) Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales.”;

**Que,** la Constitución de la República del Ecuador, en el artículo 240, señala que: “Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias. Todos los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán facultades ejecutivas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.”;

**Que,** los literales a) y d) del artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en adelante “COOTAD, establecen las atribuciones del Concejo Metropolitano, conforme el literal a) indica: “Ejercer





la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones ; y el literal d) expresa: “El expedir acuerdos o resoluciones, en el ámbito de sus competencias para regular temas institucionales específicos o reconocer derechos particulares.”;

**Que,** el artículo 323 del COOTAD, respecto a la aprobación de actos normativos dispone que: "El órgano normativo del respectivo gobierno autónomo descentralizado podrá expedir además, acuerdos y resoluciones sobre temas que tengan carácter especial o específico, los que serán aprobados por el órgano legislativo del gobierno autónomo, por simple mayoría, en un solo debate y serán notificados a los interesados, sin perjuicio de disponer su publicación en cualquiera de los medios determinados en el artículo precedente, de existir mérito para ello (...)" ;

**Que,** mediante el Informe No. IC-O-CMO-2020-003 de 14 de octubre de 2020, la Comisión de Movilidad en sesión No. 049 – extraordinaria, indica que: “luego de analizar la documentación que reposa en el expediente, el texto del proyecto de ordenanza, en 22 sesiones y 8 mesas de trabajo, amparada en los artículos 87 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; e, I.1.32 del Código Municipal, emite DICTAMEN para que el Concejo Metropolitano conozca en PRIMER DEBATE el proyecto de “Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)”, de iniciativa del Alcalde Metropolitano, Dr. Jorge Yunda Machado, cuyo texto se adjunta al presente documento, dejando constancia que los miembros de la Comisión de Movilidad, por unanimidad coincidieron que ciertos aspectos resultan fundamentales y por tanto deben ser recogidos en el proyecto (...)” ; y,

**Que,** en sesión No. 100 extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, realizada el 22 de octubre de 2020, se convocó para el tratamiento como punto único del orden del día el siguiente: “Primer debate del proyecto de "Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITPDMQ)". (IC-O-CMO-2020-003).”

**En ejercicio de las atribuciones previstas en el artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador; y, artículos 87 literal a) y 323 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.**



**RESUELVE:**

**Artículo Único.** – Aprobar la moción presentada por la Concejala Metropolitana Brith Vaca, que señala: Que la versión del proyecto "Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)", retorne a la Comisión de Movilidad para que elabore el texto definitivo de este proyecto, a fin de que se presente al Concejo Metropolitano en pleno, de acuerdo a los literales c) y d) del artículo 13 de la Resolución C074 de 08 de marzo de 2016; y, conforme el procedimiento parlamentario y el régimen jurídico aplicable, previo a su conocimiento en primer debate.

Dada en la sesión del Concejo Metropolitano de Quito, el 22 de octubre de 2020.

\*\*\*\*\*

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Muchas gracias señorita Secretaria, habiendo agotado el orden del día, sírvase tomar nota de la clausura de la sesión.

**Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E):** Siendo las quince horas con un minuto, se toma nota de la clausura de la presentes sesión extraordinaria.

**Siendo las quince horas con un minuto del jueves veintidós de octubre del año dos mil veinte, se clausura la sesión extraordinaria 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**

**DR. SANTIAGO GUARDERAS IZQUIERDO**  
**VICEALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**ABG. DAMARIS ORTIZ PASUY**  
**SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (E)**

<b>Acción:</b>	<b>Responsable:</b>	<b>Unidad:</b>	<b>Fecha:</b>	<b>Sumilla:</b>
Elaborado por:	Verónica Loachamín	Gestión de Concejo	08/02/2021	
Revisado por:	Jorge Heras	Asesor General	11/02/2021	
Revisado por:	Samuel Byun	Prosecretario (S)	11/02/2020	