



ACTA DE LA SESIÓN No. 215 EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, DE 19 DE ABRIL DE 2022

Siendo las dieciséis horas con once minutos del martes diecinueve de abril del año dos mil veintidós, se instala la sesión ordinaria del Concejo del Distrito Metropolitano de Quito, bajo la presidencia del Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, con la asistencia de las siguientes señoras y señores concejales:

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

Además, asisten los siguientes funcionarios:

¹ Se adjunta como Anexo No. 1 del acta, la principalización de la concejala Mónica Armendáriz.



Mgs. Freddy Erazo Costa

Administrador General

Mgs. Sandro Vallejo Aristizabal

Procurador Metropolitano

Abg. Pablo Santillán Paredes

Secretario General del Concejo
Metropolitano de Quito.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Señor Secretario sírvase constatar el quórum, a efecto de instalar la sesión 215 Extraordinaria del Concejo Metropolitano.

Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo: Si señor Alcalde, buenas tardes señor Alcalde, señoras, señores concejales, siendo las dieciséis horas con once minutos se encuentran en la sala quince señores miembros del Concejo Metropolitano; disculpe señor Alcalde, rectifico, trece miembros del Concejo Metropolitano, existe el quórum legal y reglamentario.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias señor Secretario, declaro instalada la sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano.

Hoy en la mañana los señores concejales dieron a conocer que lamentablemente no han llegado los informes, algunos ni siquiera llegaron y otros extemporáneamente, tomando en consideración además la situación de hackeo del Municipio, dado que es importante que cada uno de ustedes esté debidamente informado para que puedan hacer las observaciones del caso y puedan presentar todas las inquietudes que tengan con respecto a estos temas que son importantes; creo que es conveniente suspender la sesión, y acogiendo el pedido de muchos de ustedes voy a suspender esta sesión para el próximo martes a la misma hora con disposición de los empleados, de los secretarios, que envíen la información si es posible hoy mismo y la presentación para que puedan los señores concejales tener a disposición toda la información que se requiera para la próxima sesión del Concejo Metropolitano; en tal virtud declaro señor Secretario sírvase tomar nota de la suspensión de esta sesión que se reinstalara el próximo martes a las cuatro de la tarde.

Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo: Si señor Alcalde, siendo las dieciséis horas, trece minutos se suspende la sesión extraordinaria No. 215, la misma que se reinstalará el próximo martes a las dieciséis horas, gracias señoras, señores concejales, buenas tardes.



Siendo las dieciséis horas con trece minutos del diecinueve de abril del año dos mil veintidós, se suspende la sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito.

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

REINSTALACIÓN

Siendo las dieciséis horas con once minutos del martes veintiséis de abril del año dos mil veintidós, se reinstala la sesión pública extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, bajo la presidencia de la Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S), en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, 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. Sr. Víctor De La Cadena ²		✓
10. Abg. Eduardo Del Pozo	✓	
11. Mgs. Juan Carlos Fiallo		✓
12. Sr. Francisco García ³	✓	
13. Sra. Ligia Guevara ⁴	✓	
14. Ing. Andrea Hidalgo	✓	
15. Sra. Paulina Izurieta	✓	
16. Sra. Amparito Narváez	✓	
17. Sr. Orlando Núñez	✓	
18. Lic. Blanca Paucar		✓
19. Luis Reina	✓	
20. Sr. Luis Robles	✓	
21. Mónica Sandoval		✓
22. Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa Metropolitana (S)	✓	

Además, asisten los siguientes funcionarios:

Mgs. Freddy Erazo Costa

Administrador General

Mgs. Sandro Vallejo Aristizabal

Procurador Metropolitano

Abg. Pablo Santillán Paredes

Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.

² Se adjunta como Anexo No. 2 del acta, la principalización del concejal Víctor De La Cadena.

³ Se adjunta como Anexo No. 3 del acta, la principalización del concejal Francisco García.

⁴ Se adjunta como Anexo No. 4 del acta, la principalización de la concejala Ligia Guevara.



Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Muy buenas tardes a todos, muy buenas tardes a la ciudad y a todos los miembros del Ilustre Concejo Metropolitano de Quito, señor Secretario por favor constate el quórum legal y reglamentario para dar inicio a esta sesión.

Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo: Buenas tardes señora Alcaldesa, buenas tardes señora, señores concejales, siendo las dieciséis horas con once minutos se encuentran presentes en la sala quince miembros del Concejo Metropolitano, existe el quórum legal y reglamentario para poder reinstalar la sesión extraordinaria señora Alcaldesa.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Gracias señor Secretario, proceda con la reinstalación de la Sesión 215 extraordinaria, dé lectura al orden del día por favor.

Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo: Con su venia señora Alcaldesa:

“Convocatoria a la reinstalación de la sesión No. 215 - Extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito. Por disposición del Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde Metropolitano, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 90 letra c) y 319 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, convoco a usted a la reinstalación de la sesión No. 215 - Extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, a realizarse el día martes, 26 de abril de 2022, a partir de las 16h00, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, con el objeto de continuar con el tratamiento del siguiente orden del día:

I. Presentación de informes por parte del Secretario de Movilidad; Gerente General de la Empresa de Pasajeros; Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; y, Directora General de la Agencia Metropolitana Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dentro del ámbito de sus competencias, en cumplimiento de la Resolución de Concejo Metropolitano No. C 051-2022 sobre los siguientes puntos:

- *Organización y estructuración de las rutas del sistema de transporte público de superficie de forma tal que garantice el ingreso sostenible y razonable para los transportistas y el flujo de pasajeros necesarios para el aprovechamiento de la capacidad operativa del Metro de Quito. El informe y la presentación deberá incluir las rutas en mapas y los cálculos para la rentabilidad de los transportistas y el flujo de pasajeros del Metro de Quito.*



- *Garantía del servicio de transporte público, de calidad y de oportunidad a las zonas del Distrito Metropolitano de Quito, con particular atención a las zonas rurales y periféricas.*
- *Convenios y contratos de operación firmados con los operadores de transporte público.*
- *Hoja de ruta con los plazos y responsables para que, al momento de inicio de operaciones del Metro, las operadoras de transporte público entren a operar conforme las rutas asignadas a cada operador de transporte, según lo presentado en el numeral 1 del artículo 1 de la Resolución C 051-2022.*
- *Situación actual del Corredor Central Norte relativo a las unidades de transporte que no cumplen con el proceso de revisión técnica vehicular y matriculación, a fin de conocer las alternativas con las que se cuenta para corregir este inconveniente.*
- *Informe sobre la utilización de los carriles exclusivos de transporte público.*

Hasta ahí señora Alcaldesa la convocatoria y el orden del día de la presente sesión extraordinaria.

Ingresan a la sesión los concejales Sra. Gissela Chalá, Juan Carlos Fiallo; y, Lda. Blanca Paucar, a las 16h13. (17 concejales).

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Gracias señor Secretario, por favor proceda con el primer punto del orden del día.

Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo: Se solicita la presencia para que presente el informe el señor Secretario de Movilidad.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Tiene la palabra señor Secretario.

Arq. Ricardo Pozo, Secretario de Movilidad: Buenas tardes señora Presidenta, señores concejales, señores funcionarios y al público presente, una buena tarde para todo.

Antes de empezar primero quisiera agradecer por la oportunidad de presentar aquí esta información, estuve presente en la presentación, así mismo del martes pasado, de la Empresa Metro de Quito, y si quisiera ser enfático, como Secretario de Movilidad, de que para nosotros como equipo de trabajo, como Secretaría de Movilidad este es un espacio importante, es un espacio democrático, en donde los concejales cumplen la función de legislar y de fiscalizarnos, y nosotros cumplimos con la función de transparentar y presentar información; así que, quisiera anticipar mis respetos a este espacio, mi apertura total a responder todas las preguntas, las que sean necesarias, el



tiempo que sea necesario; tengo acá mi plana de directores, tanto de las cuatro áreas, así como también de las áreas complementarias, jurídica y administrativa financiera, y eso creo que es importante anticipar y tener claro, porque básicamente, nosotros como Secretaría de Movilidad este punto es importante y prioritario para nosotros; así que, nuevamente expreso mis respetos, mis sinceros respetos aquí al seno del Concejo y la total disposición a colaborar, a presentar y a responder todas las preguntas que sean necesarias.

En segundo lugar, como Secretario de Movilidad, asignado desde el 16 de noviembre del año pasado, si es importante considerar de que estamos trabajando por cambios, por transformaciones, y eso es lo que hemos venido realizando durante estos casi seis meses, cinco meses y medio, y tengo un equipo de trabajo comprometido, joven, dinámico, que buscamos transformar la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito; lamentablemente, los tiempos nunca son suficientes, las acciones y las gestiones nunca son suficientes, y hemos o estamos cumpliendo la disposición del señor Alcalde y fue el compromiso por el cual estamos aquí, de trabajar 24/7 por lograr esta transformación, voy a ampliarlo con mayor amplitud para que puedan todos tenerlo claro, en el sentido, de lo que hemos venido trabajando.

En cuanto al Secretario de Movilidad como tal, si creo que es importante que la ciudadanía sepa que antes que nada soy un arquitecto, tengo una maestría en desarrollo urbano, tuve la oportunidad de vivir dos años en Santiago de Chile para hacer mi maestría, tengo un doctorado en planificación urbana sostenible, y esto lo realicé en la Universidad Ruprecht-Karls de Alemania, con una beca del gobierno Alemán, y durante cuatro años viví en Alemania, en una ciudad pequeña pero con todos los sistemas de transporte integrados y disponibles; así que, además de la experiencia que, obviamente, me ha dado la academia, me ha dado la función pública, tengo, y eso quiero que este muy claro, porque básicamente es mi consigna y es el motivo por el cual acepté este cargo con mucha, se puede decir valentía, en el sentido de tomar una Secretaría tan compleja, con temas tan complejos, en tan poco tiempo, y es que el cambio si es posible, ¿no es verdad?, yo lo viví, tuve la oportunidad de ser usuario de un sistema de transporte público integrado y son procesos que, obviamente, tienen que darse en ciudades como Quito, y tenemos que lograrlo.

No tenemos la opción de fallar, no tenemos la opción de decir no se puede, ni tampoco no puedo hacerlo, realmente tenemos que comprometernos todos y esto es un trabajo que no solo depende de la Secretaría de Movilidad, sino de los que toman decisiones que están aquí y con quien hemos trabajado y hemos colaborado; han habido mesas de trabajo, la mesa de movilidad en particular, en la cual se discuten temas, hemos conversado directamente con Concejales, atendiendo sus dudas, preguntas, consultas, incluso sugerencias, ha habido apertura de trabajo durante estos meses con los mismos



actores relacionados con el transporte, taxistas, sector del transporte público en general, delivery, carga liviana, carga pesada, carga extra pesada, todas las cargas.

Entonces, si quisiera que, en ese sentido, crear este antecedente para que, obviamente, podamos tenerlo como un punto de partida que creo que es muy importante, más importante, bueno, es importante responder las preguntas puntuales, que nos costó un poco interpretarlas, porque no están formuladas como pregunta, ni tampoco están formuladas, más bien parecen o aparentan ser aseveraciones respecto a lo que debe ser y que, prácticamente, está en la Ordenanza 017; por lo tanto, igual vamos a abordar los temas sugeridos y los vamos a enfocar de la manera que yo interpreto, que es lo que se quiere ver que, básicamente, es cuáles han sido los avances respecto a estos temas puntuales y cuál es la hoja de ruta o lo que estamos planificando para lograr llegar a diciembre cumpliendo estos puntos o, se puede decir, cumpliendo con nuestro mandato que es justamente cumplir o lograr estos objetivos, estas metas.

Entonces, por favor, si podemos empezar con la primera lamina, también voy a tratar de ser breve y directo en los puntos, no me voy a expandir dando una clase sobre la Ordenanza 017 o la situación actual, creo que todos la conocen; sin embargo, para preguntas específicas, ya técnicas o más profundas, igual tengo aquí a mis técnicos que podemos igual responder sin ningún problema; el primer punto.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Tiene la palabra la concejala Soledad Benítez.

Concejala Mgs. Soledad Benítez: Buenas tardes con todas, con todos, y a la ciudadanía que nos escuchan.

No pedimos su presentación, y yo si quiero hacer en nombre de todos, no sé, pero hay falta de respeto permanente de funcionarios a este Concejo Metropolitano, cuestionar una resolución de este Concejo que no han sido preguntas, que no son preguntas y que nos va a contestar por poco cualquier cosa, es una falta de respeto a este Concejo; yo le pido, por lo menos, más respeto, yo sé que eso viene de la cabeza, hoy estas tú, Brith, no te digo por ti, pero el Alcalde permanente, lo que yo decía la vez anterior, no hay gobernanza, que es un arte de establecer relaciones con los diferentes actores para garantizar la institucionalidad; con sus expresiones atentamos no simplemente a este Concejo, a la ciudadanía y, sobre todo, irrespeto a la institucionalidad, yo le pido que se atenga más que su presentación, con todo respeto, si usted mira las carpetas de varios concejales y concejales también hay unas carpetas muy interesantes, y en buena hora.

Entonces, más bien aténgase, a mí personalmente, no me gustaría que nos respondan cualquier cosa, sino a más de las consultas que están propuestas en la resolución,



obviamente tenemos más consultas todavía, y que las haremos en su momento, pero le ruego comedidamente atenerse a la resolución y a las preguntas planteadas por ese Concejo.

Gracias Presidenta.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Tiene la palabra la concejala Paulina Izurieta; solicite la palabra por favor concejal.

Concejala Sra. Paulina Izurieta: Señora Vicealcaldesa, compañeros concejales, señor Secretario.

Me preocupa muchísimo esto que usted dice, “mis percepciones”, esto es un tema técnico, usted es un técnico, y las preguntas que se van a realizar o que se realizaron son técnicas y deben responderse de la misma manera, usted nos está mencionando, nos está diciendo sus percepciones, como Secretario sus percepciones y opiniones son personales, como funcionario usted tiene que dar respuestas técnicas, amparados en un proceso técnico; yo le recomiendo, como punto de orden, señora Vicealcaldesa, que en este momento usted preside este Concejo, que el compañero funcionario se remita a darnos una explicación técnica, tenemos muchas preguntas técnicas y creo que es prudente señora Vicealcaldesa.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Así es señor Director, la Constitución en el artículo 226 dice, el principio de legalidad y su principio de tipicidad que los servidores públicos tenemos que acogernos a lo que nos compete; usted está convocado acá para responder una serie de situaciones que se ha planteado desde este Concejo.

Tiene la palabra el concejal Luis Reina, y de ahí para que proceda con la explicación y la presentación.

Concejal Luis Reina: Yo no quería perder la oportunidad, cuatro de la tarde nos instalamos, cuatro y veinticinco, para agradecerle enormemente su currículum, nos acaba de decir que tiene una larga experiencia, que tiene una larga formación académica, algo quiere decir, nos acaba de decir que el cuestionamiento, los temas a ser planteados no los pudo entender.

Muchas gracias, yo quería decir eso.



Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Al no tener más pedidos de palabra, por favor prosiga señor Secretario, y cíñase a los puntos que se le ha solicitado su comparecencia en este seno del Concejo.

Arq. Ricardo Pozo, Secretario de Movilidad: Bueno, les expreso mis disculpas entonces si ha habido un mal entendido, no era mi intención interpretar o malinterpretar las preguntas, ni tampoco al expresar mi currículum menospreciar, se puede decir, la formulación de las preguntas, es todo lo contrario nosotros de hecho traemos información para responderles.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Señor Secretario y cíñase por favor a lo que se ha pedido la comparecencia.

Arq. Ricardo Pozo, Secretario de Movilidad: Pero de todas maneras les presento formalmente mis disculpas si se ha malinterpretado de esa forma.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



1.- Organización y estructuración de las rutas del sistema de transporte público de superficie de forma tal que garantice el ingreso sostenible y razonable para los transportistas y el flujo de pasajeros necesarios para el aprovechamiento de la capacidad operativa del Metro de Quito.



Entonces, primero, el primer punto que es la organización y estructuración de las rutas del sistema de transporte público de superficie de forma tal que garantice el ingreso sostenible y razonable para los transportistas y el flujo de pasajeros necesarios para el aprovechamiento de la capacidad operativa del Metro de Quito,

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Organización y Estructuración de Rutas del Sistema de Transporte Público de Superficie

Organización y estructuración de las rutas del sistema de transporte público de superficie														
ACCIONES REALIZADAS	2021					2022								
	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Pronunciamento del Procurador														
Concurso de Rutas (Supeditado al Pronunciamento del Procurador)														
Zona Metro: Coordinación con las instituciones involucradas (EPMMOP, STIV, IMPLU, METRO, EPVITPO) la interacción de las rutas de transporte en las estaciones Metro: definición de acceso, ascenso y descenso de pasajeros y otras de infraestructura complementaria que se requiere para la operación.														
Validación de extensiones de rutas actuales conforme a pedidos de servicio ciudadanos, verificando que se encuentren contemplado dentro del plan de reestructuración de rutas (Ord 017).														
Coordinación con instituciones METRO y EPVITPO respecto a la reestructuración de rutas del SITQ														
Reuniones con Concejalía Metropolitana, Operadores de Transporte que no participaron en el concurso, Consorcios pasajeros y pasajeros del sistema.														
Verificación de estado de la vía para Fase 1A y 1B														
Definición de paradas de TP														
Proyecto de Ordenanza Caso Emisores- Electromovilidad														
Contrato con la Asociación APCA (CA - CALSAMAYOR) (Plan Maestro de Movilidad - Modelación de escenarios de rutas de transporte para el SITQ).														
Autoridad Única de Transporte, Contrato con la Asociación APCA SIGMA GP-ABV														
REESTRUCTURACIÓN DEL MEDIO DE INTEGRACIÓN TAREFARIA (FASE 1) Y DETERMINACIÓN DE LA FÓRMULA DE DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS A LOS OPERADORES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL QUITO. (En Proceso de Contratación)														
PROTOCO TÉCNICO PARA LA ORGAÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL FONDO METROPOLITANO DE MOVILIDAD COMO PARTE DEL PROCESO DE REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS (En Proceso de Contratación)														

Secretaría de MOVILIDAD | Quito Digno

Esto es una hoja de ruta en función, justamente, el tema del concurso de rutas y frecuencias, en primer lugar nosotros estamos, en este momento, y es la situación en la cual encontramos, se puede decir, este proceso, actualmente está pendiente el pronunciamiento del Procurador, como ustedes saben, es un punto clave y estratégico que no podemos nosotros cambiar, sino que estamos a la espera de un pronunciamiento para poder tomar acciones; pero dentro de eso, lo que quería mostrarles aquí es que hemos desarrollado diferentes acciones o actividades para adelantar o trabajar en aspectos que se necesitan urgentemente revisar y que, obviamente, también ha sido parte de las observaciones que hemos recibido en muchas mesas de trabajo, hemos tenido la oportunidad de reunirnos, como les comentaba, con actores relacionados con el transporte, tanto en el caso específico del Concurso de Rutas y Frecuencias, tanto ganadores como perdedores nos han pedido reuniones los hemos atendido y hemos observado todos los puntos...

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Audio para la concejala Soledad Benítez.

Concejala Mgs. Soledad Benítez: Ya muchas gracias Presidenta.

Sólo frente a lo que señala el Secretario, está una consulta hecha en la Procuraduría, y es una de las preguntas que yo tenía, ya está varios meses esa consulta y ¿por qué no hay la respuesta?, o ¿qué pasa para no dar la respuesta?

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Esperemos que exponga, vamos delineando las preguntas, después hacemos la deliberación de cada una de las preguntas, continúe por favor.



Arq. Ricardo Pozo, Secretario de Movilidad: Si, justamente, el Procurador tiene 180 días para hacer la debida respuesta, nosotros igual lo hemos incluido en nuestra hoja de ruta como un punto crítico, el límite hasta cuanto podemos realmente esperar, pero de todas maneras se está trabajando en actividades complementarias que son importantes, si revisamos la Ordenanza 017, se expresa varios puntos relacionados con la integración...

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Señor Secretario permítame un momento. Señor Procurador para que clarifique el tema que me estaba expresando.

Mgs. Sandro Vallejo Aristizabal, Procurador Metropolitano: Perdón, y sin perjuicio de responder después de que exponga el Secretario, es un proceso de control de legalidad el que tiene la Procuraduría, le estaba explicando a la señora Alcaldesa, no es una consulta propiamente dicha, pero efectivamente el plazo es el que señala el señor Secretario, y si es ustedes gustan después explicaremos lo que se ha hecho en este proceso, con gusto.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Clarificar a la ciudadanía, la consulta es a la Procuraduría General del Estado, continúe por favor.

Arq. Ricardo Pozo, Secretario de Movilidad: Exactamente, a la Procuraduría General del Estado.

Dentro de los procesos de integración operativa, física y tarifaria que están expresados en la Ordenanza 017, hay varias actividades que nosotros tenemos programada en nuestro cronograma, en nuestra hoja de ruta, pensando en una operación del Metro para diciembre del 2022, dentro de esto está el trabajo que se viene desarrollando en conjunto con EPMMOP, Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, quien lo lidera de hecho, el IMPU, Metro de Quito y la Empresa Pública de Pasajeros, que es el Proyecto Zonas Metro; básicamente la integración física con todas las condiciones en cuanto a diseño urbano y calidad de servicio de la integración de superficie con subterráneo, en cuanto a las estaciones de Metro, también la validación de extensiones de ruta actuales conforme a pedidos de ciudadanos, verificando que se encuentre contemplado dentro del plan de reestructuración de rutas; la coordinación con instituciones como Metro y la Empresa Pública de Pasajeros respecto a la reestructuración de rutas del sistema de transporte...



Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Señor Secretario, el concejal Rene Bedón tiene un punto de información, por favor.

Concejal Dr. René Bedón: No se ve nada.

Concejal Luis Reina: Hay ciudadanos que desean pasar y no les dejan pasar.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Se les ha dejado pasar a quienes ya estuvimos en una reunión y se les permitió el paso a dos o tres personas más para el tema del uso.

Concejal Luis Reina: Hay asientos.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Podrían ingresar unas 10 personas más, por favor señores de Protocolo, para que permitan unas 10 personas más; y por favor a todos los presentes que el uso de mascarilla, por favor, continúe señor Secretario.

Ingresar a la sesión la concejala Mónica Sandoval, a las 16h32. (18 concejales).

Arq. Ricardo Pozo, Secretario de Movilidad: Sobre temas de integración física también, verificación del estado de las vías, tanto en la fase 1A y fase 1B de integración como lo menciona la Ordenanza 017, también la definición de paradas de transporte público, el proyecto de ordenanza cero emisiones de electromovilidad que se está actualmente trabajando.

El contrato con la Asociación APCA GCA Cal&Mayor, el Plan Maestro de Movilidad que arranco desde febrero de este año y tiene previsto concluir para diciembre, así mismo, de este año; el tema de la autoridad única también esta consultoría se encuentra, arrancó en febrero justamente y tenemos ya trabajando a un equipo técnico en definir, hasta el mes de julio de este año, todo lo referente al funcionamiento, operación de la autoridad única como ente rector de la movilidad; también el tema de la reestructuración del modelo de integración tarifaria fase 2, que ha sido bastante observado y criticado, en la Ordenanza 017 tenemos, y que obviamente va a trabajar en determinar una fórmula de distribución de ingresos de los operadores del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros que está en proceso de contratación; y finalmente, otra consultoría de apoyo técnico para la creación e implementación del Fondo Metropolitano de Movilidad, como parte del proceso de reestructuración de rutas.



Es decir, a pesar de que se está haciendo un análisis, un control de legalidad del concurso de rutas y frecuencias nosotros estamos trabajando en varios frentes que hay que adelantar y que, obviamente, hay que posesionar previo a cualquier dictamen que se pueda dar, y al mismo también estamos revisando el mismo contenido de la ordenanza y viendo los puntos críticos que hay que considerar y que hay que analizar y revisar para que, se puede decir, todo el sistema funcione.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Acciones Secretaría de Movilidad



Zonas Metro:

Coordinar con las instituciones involucradas (EPMMOP, STHV, IMPU, METRO, EPMTPO) la interacción de las rutas de transporte en las estaciones de transporte: definición de acceso, ascenso y descenso de pasajeros y obras de infraestructura complementaria que se requiere para la operación.

Extensiones de rutas actuales:

Validación de extensiones de rutas actuales conforme a pedidos de servicio ciudadanos, verificando que se encuentre contemplado dentro del plan de reestructuración de rutas (Ord 017).

Verificación de estado de la vía

Identificación de vías en mal estado por donde circulará el TP con la finalidad de solicitar a la EPMMOP el mantenimiento para garantizar la óptima circulación.

Definición de paradas de TP

Se ha definidos los puntos de ubicación óptima georreferenciada de las paradas de TP conforme al plan de reestructuración de rutas.



Ahora, en lo que tiene que ver a zonas Metro, ya lo mencioné, esto es importante porque las instituciones involucradas, en este caso, EPMMOP, Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, IMPU, Metro; y, la Empresa Pública de Transporte, tenemos nosotros que definir el tema de la interacción de las rutas en las estaciones de transporte, definir accesos, ascenso y descenso de pasajeros y obras de infraestructura complementaria que se requiere para la operación.

En la extensión de rutas actuales se está trabajando en la validación de extensiones de rutas conforme a pedidos de servicio ciudadanos, verificando que se encuentre contemplado en el plan de reestructuración de rutas; la ordenanza es la vigente y todo el tiempo estamos pidiendo o estamos recibiendo solicitudes de extensiones de rutas en función a las necesidades de los ciudadanos de acceder a la cobertura del transporte público.

En cuanto a verificación del estado de las vías, también se está analizando, trabajando junto con la EPMMOP el estado de las vías en donde funcionarán los principales sistemas de transporte; y, tener o coordinar el tema del mantenimiento para optimizar la circulación.



Finalmente, la definición de paradas de transporte público, se han definido puntos de ubicación óptima georreferenciada de las paradas de transporte público conforme al plan de reestructuración de rutas.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS DEL SITP




		DEMANDA PROMEDIO ESTUDIOS	Demanda global de todo el SITP - 2021	4.400.000
		4.142.841	año 2025	
FASE 1A			Demanda de Metro	400.000
INGRESOS MONETARIOS DEL SITP-DMQ			Demanda global de superficie	4.000.000
			Demanda conservadora (menos 10%)	3.600.000
2022				
DEMANDA DIARIA		806.518,21		
TARIFA EQUIVALENTE DIRECTOS (Tarifa aprobada Ord. 017)	\$	0,513		
Demanda x tarifa equivalente	\$	255.990,39		
PASAJEROS INTEGRADOS (con transferencias)	39,3%	317.125		
PASAJEROS DE METRO A SERVICIOS DE SUPERFICIE		118.704		
PSAJEROS DE BUSES ELÉCTRICOS		40.318		
APORTE DIARIO MUNICIPAL	\$	53.538,47		
INGRESOS DIARIOS DEL SISTEMA (RECAUDO + APORTE MUNI)	\$	307.526,86		
INGRESOS MES (RECAUDO)	\$	6.710.428,16		
APORTES MES MUNICIPAL	\$	1.014.433,52		
TOTAL INGRESOS MES	\$	8.124.859,69		
APORTE MUNICIPAL ANUAL	\$	16.973.202,30		
TOTAL INGRESOS ANUALES (RECAUDO)	\$	97.498.314,21		
- PAGO ANUAL FIDECOMISO	0,23%	\$	243.745,79	
-ADMINISTRACIÓN ANUAL DEL SISTEMA	0,00%	\$	-	
-PAGO ANUAL RECAUDO	8,00%	\$	7.799.885,37	
SALDO A DISTRIBUIR (Ingresos totales)			\$89.454.705,44	
TOTAL KM -AÑO, por todos los tipos de buses		59.678.099,01		
RENDIMIENTO POR KM (Ingresos/Total KM)		1,50		

Resultamiento por km = $\frac{\text{Ingresos totales en un periodo}}{\text{km totales en un periodo}}$	
Paga a operadores = $\frac{\text{km operados} \cdot \text{Rendimiento por km} \cdot \text{FA por tipo de vehículo}}{\text{Rendimiento por km}}$	
FA = Factor de ajuste por tipo de vehículo (articulado, bus estándar o tipo, minibús o bus eléctricos o a diesel)	
46% 1.905.706,84	Transferencias totales en el SITP (4.142.841 viajes/día)
15% 276.327,49	No se paga por ser del mismo operador
Diferencia 1.629.379,34	
	35,3%

Hay un tema que es complejo, que obviamente requiere un análisis profundo y es, justamente, por lo cual estamos en proceso de contratación, de este análisis de esta consultoría, que es el tema de la tarifa, la distribución de ingresos del Sistema Integrado de Transporte Público y que está en la Ordenanza 017, pero que, sin embargo, hemos encontrado dentro de las reuniones, los talleres y las mesas de trabajo, que ha habido con diferentes actores, la necesidad de revisarlo.

Entonces, parte de estos análisis, como lo pudieron ver en la hoja de ruta, es justamente hacer el estudio o la definición de esta tarifa, revisar con precisión el cálculo, porque aquí hay temas muy importantes que tenemos que tener en cuenta, de un servicio de transporte público, cuanto o en caso que no se ha cobrado la demanda, cuánto sería el porcentaje que debe cubrir el Municipio, por ejemplo, eso es importante, se va a pagar por kilómetros recorridos o por pasajeros, todo esos temas hay que ajustarlos bien y hay que revisarlos bien.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Concurso de Rutas



Concurso "Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito" inició con la Resolución No. SM-2021-092 de 26 de mayo de 2021, mediante la cual se resolvió "Aprobar las bases, el Pliego y disponer el inicio del Concurso Público de asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, en el marco de lo señalado en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020".

Mediante Oficio Nro. GADDMQ-AM-2021-1969-OF del 27 de diciembre de 2021, el señor Alcalde del MDMQ, solicita al Procurador General del Estado realice el control legal al procedimiento y fases de la contratación del Concurso para la "Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito".

Secretaría de Movilidad se encuentra estructurando los escenarios para la implementación del concurso de rutas en base a los resultados del pronunciamiento del PGE.



Sobre el estado del concurso de rutas y frecuencias, el concurso que básicamente el título específico es "*Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito*", inició con la Resolución No. SM-2021-092 de 26 de mayo de 2021, mediante el cual se resolvió aprobar las bases, el pliego y disponer el inicio del concurso público de asignación de rutas para el Distrito Metropolitano de Quito en el marco de lo señalado en la Ordenanza Metropolitana 017-2020.

Mediante el Oficio No. GADDMQ-AM-2021-1969-OF de 27 de diciembre de 2021, el señor Alcalde solicita al Procurador General del Estado, realice el control legal al procedimiento y fases de la contratación del concurso para la asignación de rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, en este momento, la Secretaría de Movilidad se encuentra estructurando los escenarios para la implementación del concurso de rutas en base a los resultados de este pronunciamiento.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



CORREDOR LABRADOR – CARAPUNGO (FASE 1: LABRADOR – CARCELÉN) (Pasajeros Metro de Quito)





Como parte complementaria e importante que está en la Ordenanza 017 y que tiene que ver con el proceso de integración, alimentación y complementariedad del Sistema Metro de Quito con los subsistemas de transporte, en este caso, Metrobús Q y con el sistema de transporte convencional, el subsistema de transporte convencional, tenemos del proyecto Corredor Labrador – Carapungo en la fase 1, Labrador – Carcelén que se ha estado también durante este periodo.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Y que como ustedes conocen, tiene una vital importancia para que el sistema en su total funcione; es un proyecto que inicia desde la estación el Labrador hasta la estación Carcelén, 14 paradas y 2 estaciones de transferencia y que lo que busca es beneficiar a cerca de 500.000 personas o habitantes de los sectores de Calderón, Carapungo, Comité del Pueblo, San Isidro del Inca, Ponciano, Cotocollao y otros sectores del nororiente de Quito.

Este ha sido un trabajo y me permití exponerlo, porque también ha sido parte, justamente, de la necesidad de estructurar o de complementar el Sistema Integrado de Transporte Público para que realmente se dé la integración y podamos tener un sistema que alimente básicamente el Metro de Quito y que permita a muchas familias acceder a estos sistemas de transporte intermodales.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Fase 1: Tramo Labrador – Carcelén



Carriles Exclusivos:

Inicia en la abscisa 0+000 (coordenada norte: 9981788.79 este: 501528.91), frente al ex terminal de integración de pasajeros la Y, hacia el norte por la Av. 10 de agosto, y Av. Galo Plaza Lasso hasta la abscisa 8+263,23 (coordenada norte: 9989353.32 este: 503725.61 - Parada Carretas), con carriles de rebasamiento en paradas y 3 carriles para transporte liviano o privado en cada sentido.

Paradas:

14 paradas de dos módulos cada uno (uno frente al otro) de 44 metros de longitud y un ancho aproximado de 3.5 metros, rampas de accesibilidad universal, paneles solares, piso podotáctil, pantallas de información, texto braille, zona wifi, estructura de vidrio.

Las vías a intervenir contarán con un adecuado sistema de drenaje pluvial.

Se dispondrá de ductos subterráneos y cajas de revisión que permitirán implementar los diferentes sistemas de conectividad (telecomunicaciones) y eléctricos a través de los mismos, así como las instalaciones para el sistema de semaforización.

Secretaría de MOVILIDAD | Quito Digno

¿Cuáles son las principales características de este proyecto?, tiene carriles exclusivos para el tema del sistema BRT, sistema de tránsito rápido, buses de tránsito rápido, inicia en la abscisa cero frente al ex terminal de integración de pasajeros "La Y", hacia el norte por la avenida 10 de agosto y la avenida Galo Plaza Lasso hasta la abscisa 8+263.23, que es la parada Carretas con carriles de rebasamiento en paradas y 3 carriles para transporte liviano o privado en cada sentido.

Este proyecto es producto de una consultoría que se desarrolló en el año 2016 y como mandato o directriz del señor Alcalde, durante este año tenemos la misión conjunta con IMPU, con la Empresa de Pasajeros y con la Empresa Metro de Quito, de sacarlo adelante, en el sentido de volverlo real y operacional, con la EPMMOP, con la Empresa de Obras Públicas.

Se ha desarrollado un trabajo mancomunado, en el cual el IMPU ha coordinado diferentes mesas de trabajo durante estos últimos 4 meses y se ha llegado ya a una fase de definir los diseños que, como ustedes lo conocen, en la consultoría estaba sólo a nivel de infraestructura, con el IMPU se trabajaron el diseño de las paradas y asimismo se definieron técnicamente diferentes componentes que estaban, se puede decir, pendientes de tener claros para que el proyecto pueda ser real y pueda ser implementado.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Rutas Troncales y 15 Rutas alimentadoras

Circuito	Longitud total (km)	Intervalo pico (min)	Intervalo valle (min)	Intervalo lateral (min)	Flota	Km día	TIPO DE VEHÍCULO	SERVICIO	DEMANDA DIARIA TOTAL ESTIMADA	DEMANDA DIARIA TOTAL ESTIMADA CARCELÉN	DEMANDA HORA PICO TOTAL ESTIMADA
Estación Carcelén - P. Carretas - Estación El Labrador	15.2	4	4	7	13	3,452.57	BIARTICULADO	TRONCAL	32,500	32,500	1,950
Estación Carcelén - Parada Florón (Servicio Semiexpreso)	22	6	0	0	11	1,320.00	ELÉCTRICO PISO ALTO	TRONCAL - EXPRESO	13,200	7,128	428

Reposición de carpeta asfáltica (mantenimiento)

En el tramo comprendido entre la en la abscisa 0+000 (coordenada norte: 9981788.79 este: 501528.91), frente al ex terminal de integración de pasajeros la "Y" y la Estación de Transferencia "El Labrador" y en los tramos en donde se prevé en una segunda Fase la construcción de intercambiadores



Esto es más información relacionada con el tema del proyecto Corredor Labrador – Carapungo, es la información técnica respecto a los circuitos de la Estación Calderón hasta Carretas y la Estación Labrador, como ustedes pueden ver, son longitudes de, en este caso, la primera de 15.2 kilómetros, la Estación Carcelén parada El Florón 22 kilómetros, y lo que vamos a tener como novedad o importancia en este proyecto es que además de ser un proyecto que permite una elevada cantidad de familias de bajos y medianos recursos del nororiente de Quito acceder era un sistema de transporte público moderno, rápido y eficiente, vamos a tener la posibilidad de incluir el factor de la electromovilidad progresivamente, va a ser un corredor verde, como se los denomina actualmente, y dentro de eso tenemos planificado, de acuerdo a los datos formales emitidos por la consultoría y el proceso de actualización que hemos realizado, tanto en la fase operativa como en los componentes físicos, vamos a tener para fin de año también un Corredor Labrador – Carcelén funcionando aún en una primera fase y que va a permitir lograr estos procesos de integración con el sistema Metro de Quito.

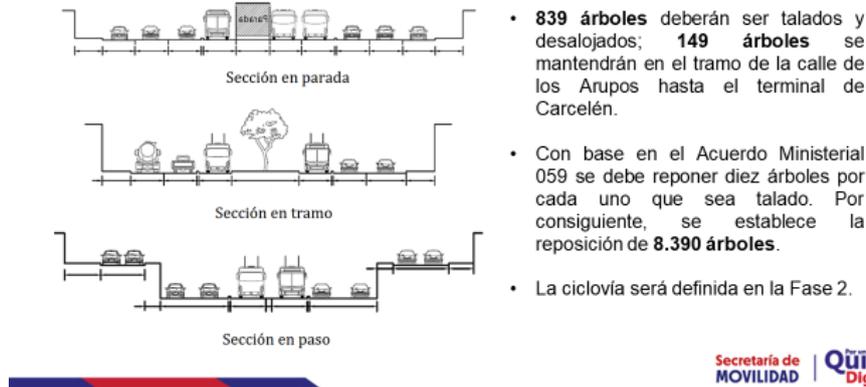
Actualmente, en el estado que está los procesos, está en la EPMMOP los diseños definitivos que se han trabajado junto con IMPU, junto con EPMMOP y la Secretaría de Movilidad, la parte operativa también, y estamos obviamente a la espera de la revisión técnica definitiva y poder subir los pliegos para el debido proceso.

Obviamente también van a haber procesos de reposición de carpeta asfáltica, que es importante para lograr la integración con otros sistemas de transporte como los BRT que llegan hasta la Estación de "La Y".

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Secciones Viales de la Troncal



Estas son secciones viales del proyecto, hay que tener claro que este proyecto va a necesitar la intervención física de lo que actualmente tenemos, aproximadamente 839 árboles van a tener que ser talados y desalojados, ese fue un punto crítico en el cual se tuvo que revisar y tomar la decisión, obviamente, con el apoyo técnico de la Secretaría de Ambiente en el sentido de poder saber cómo intervenirlos, a cambio de esto se va a desarrollar la implementación, de acuerdo al Acuerdo Ministerial 059, se deben reponer 10 árboles por cada uno que se va a talar o extraer; por consiguiente, se va a establecer la reposición de 8.390 árboles, este, nuevamente lo menciono, es un punto que ha sido crítico y que lo transparentamos porque es parte de los análisis técnicos que se han desarrollado en mesas de trabajo, en estos corredores viales de alta velocidad es complicado mantener arborización en el centro porque, justamente, son los elementos que pueden causar accidentes.

El proyecto también comprende la reestructuración de las aceras en una segunda fase y dentro de eso la inclusión de arborización, 149 árboles se van a mantener en el tramo de la calle de Arupos hasta el Terminal de Carcelén; la ciclovía que también fue un requerimiento y fue analizado en los talleres de trabajo, se va a incorporar en la segunda fase del proyecto.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Punto de información para el concejal Fiallos.

Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo: Muchas gracias señora Vicealcaldesa.

Señor Secretario, solamente un punto de información muy corto, si la Procuraduría General del Estado se pronuncia después de diciembre, cuando se supone que ya entra a funcionar, inclusive, el Metro, ¿cómo se va a hacer para que las rutas que cambian y alimentan el sistema se dé en el mismo espacio?, es decir, puede demorarse 2 años, 3



años, porque no tiene tiempo para pronunciarse la Procuraduría, pero nosotros tenemos un cronograma muy definido, ¿qué pasaría con ese supuesto que tendría que cumplirse, para que todo el sistema el sistema de transporte se integre?, solamente esa pregunta.

Gracias.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Al final, para que continúe y recpte todas las preguntas de los concejales.

Arq. Ricardo Pozo, Secretario de Movilidad: Perfecto.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Rutas Alimentadoras



1	Bellavista - Alborada - Estación Carcelén
2	Bicentenario - Ecuador - Carapungo - Estación Carcelén
3	Bonanza - Llano Grande - Estación Carcelén
4	Cabuyal - Calderón - Estación Carcelén
5	Jervis Camacho - P. Carretas
6	La Cruz - Zabala - Estación Carcelén
7	San Jose del Morán - Esperanza - P. Carretas
8	San Juan de Calderón - Babilonia - Estación Carcelén
9	San Juan de Calderón - Colinas del Valle - Estación Carcelén
10	Carapungo - Luz y Vida - Estación Carcelén
11	Zabala - Estación Carcelén
12	Oyacoto - Calderón - P. Carretas
13	Puerta del Sol - 23 de Junio
14	Carcelén Bajo - E. Carcelén
15	Prados del Condado - E Carcelén

Intervalo promedio: 10 minutos en hora pico y 12 minutos en hora valle.

Demanda diaria estimada promedio: **3.867 usuarios.**



Adicionalmente este proyecto también tiene como complemento rutas alimentadoras que están especificadas aquí en la lámina y también las adjuntamos en el informe que pedimos; también quería aclarar que la presentación la enviamos el día sábado aquí, a la Secretaría del Concejo, para que haya el tiempo de poder transmitirla a los concejales; entonces, no hay ningún problema, nosotros incluso, si gustan, podemos ampliar ese cuadro y enviarlo para que pueda ser legible, porque básicamente está en la presentación original que enviamos este día sábado.

Estos alimentadores tienen intervalos de diez minutos en hora pico y doce minutos en hora valle, y la demanda diaria estimada promedio de los alimentadores es de 3.867 usuarios por alimentador.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Estado Actual del Proyecto

Conjuntamente con Empresa Pública de Metropolitana de Movilidad y Obra Pública - EPMMOP, la Secretaría de Movilidad se encuentra realizando los ajustes y actualización de la señalización horizontal, vertical, semaforización y las respectivas marcas en pavimentos para la canalización del tráfico del Corredor Labrador Carapungo Fase 1 (Labrador – Carcelén).



Actualmente, nosotros como parte del proyecto, básicamente terminó la fase, hace dos semanas, de trabajo junto con el IMPU y la coordinación con diferentes entidades para llegar a las definiciones o las decisiones que se tomaron en función a la actualización del proyecto, todo siguiendo de los debidos procesos, obviamente, el marco jurídico vigente y los requerimientos técnicos que se exigen hoy en día en cuanto a estándares de diseño vial, diseño de tráfico, en este momento conjuntamente con la EPMMOP, la Secretaría de Movilidad se encuentra realizando ajustes en cuanto al tema de la señalización horizontal, vertical, semaforización y las respectivas marcas de pavimentos para la canalización del tráfico en el corredor Labrador – Carcelén en esta primera fase.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Otro punto que también no está directamente dentro de éste, nosotros también lo hemos considerado, he traído la lámina simplemente para explicar cómo estamos en este proceso de la definición del Sistema Integrado de Recaudo, creo que todos conocen



cómo se estructura los niveles cero hasta el cuatro y las responsabilidades de cada una de las entidades que estamos trabajando en función de lograr un sistema integrado de transporte público, no voy a ahondar mucho en la información porque, básicamente, se ha hablado, se ha explicado, incluso, hasta por Metro de Quito hemos tenido la posibilidad de escuchar la presentación; pero nosotros dentro del proyecto Labrador – Carapungo está prevista la integración, en este caso, operativa y física con las estaciones y la Estación, básicamente, el Labrador – Carapungo, en la estación Labrador más que nada.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Sistema Integrado de Recaudo (SIR)



Nivel	Componente	Responsable / Requiriente
Nivel 4	<ul style="list-style-type: none">SAG - Sistema de Administración GlobalFideicomiso Global	Secretaría de Movilidad
Nivel 3	<ul style="list-style-type: none">SCR – Sistema Central de RecaudoFideicomisos Individuales	Metro – Pasajeros – Operadores
Nivel 2	<ul style="list-style-type: none">Red de Recarga (convenios)Equipos de Recarga	Secretaría Movilidad Metro – Pasajeros - Operadores
Nivel 1	<ul style="list-style-type: none">Equipos (Tornos, Pasillos, Validadores)	Metro – Pasajeros – Operadores
Nivel 0	<ul style="list-style-type: none">Medio de Pago	Secretaría de Movilidad

Cada uno de estos niveles, ustedes conocen, tienen sus responsables nosotros, Secretaría de Movilidad, estamos con la responsabilidad de sacar adelante el nivel cero y el nivel cuatro; Metro, Pasajeros y Operadores están trabajando en el nivel uno, dos y tres, y en ese sentido hemos desarrollado mesas técnicas de parte de nuestra Dirección del área tecnológica, con los respectivos funcionarios y técnicos tanto de Metro de Quito como la Empresa de Pasajeros y estamos avanzando con los diferentes niveles de integración que se deben dar para el mes de diciembre que empiece a funcionar el Metro de Quito; eso también lo voy a explicar con mayor detalle en las siguientes láminas.

Pero si es importante considerar o tener en cuenta que, ha habido un avance en cuanto a este punto, nos falta todavía mucho por desarrollar; sin embargo, la apertura a trabajar tanto con Metro como la Empresa de Pasajeros ha sido totalmente abierta y hemos tenido la posibilidad definir muchos aspectos técnicos hemos, incluso, dentro de estas mesas técnicas he hecho llamados a definir o a precisar ciertos componentes, tanto por Metro como Pasajeros y, en ese sentido, hemos continuado trabajo.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Sistema Integrado de Recaudo (SIR)



Acciones Realizadas

- Consolidación y revisión de productos consultoría EPN del SIR.
- Consulta y gestión ante MINTEL debido a que se debe realizar la postulación para aprobación de factibilidad .
- Estudio de mercado que permita analizar costos y tiempos de implementación.
- Presentación con Banco Mundial de toda la revisión realizada y arquitectura general del SIR, comprobado por IDOM consultores de Banco Mundial
- Mesas técnicas con Metro y Empresa de Pasajeros para trabajo en conjunto.
- Fase Preparatoria
 - Preparación de especificaciones técnicas SAG de Nivel 4
 - Documentos para Mintel
 - Documentos para DMI
 - Documentos para Quito Honesto
 - Documentos para Contraloría



Acciones específicas que se han desarrollado desde la Secretaría de Movilidad, primero, como les mencionaba, desde cuatro meses, cinco meses y medio que estamos dirigiendo la Secretaría, en primer lugar la consolidación y revisión de productos de la consultoría, en especial de la Escuela Politécnica Nacional sobre el SIR, ha sido un referente o una fuente información muy clara respecto a los caminos que hay que seguir para poder estructurar el SIR y desarrollarlo, también hemos hecho consultas y la gestión ante el MINTEL, debido a que se debe realizar la postulación para la aprobación de factibilidad, esto es un punto crítico muy importante que hay que tenerlo en cuenta en la hoja de ruta por Metro de Quito y por Pasajeros.

También el estudio de mercado que permita analizar costos y tiempos de implementación, tuvimos una presentación muy interesante con el Banco Mundial en un taller que se realizó hace un mes aproximadamente, en el cual se hizo una revisión de todos los componentes que se han desarrollado, ustedes saben que el Banco Mundial exige presentar resultados y presentar informes respecto a los avances que tenemos tanto de Secretaría de Movilidad como de la Empresa Pública Metro de Quito, y en eso, obviamente, tuvimos la oportunidad de revisar la arquitectura general del SIR y con la asesoría de Banco Mundial y consultores como IDOM, que marcaron desde antes los caminos a seguir y como se ha ido desarrollando.

Ha habido mesas técnicas con Metro y Empresa de Pasajeros para un trabajo conjunto y estamos actualmente en una fase preparatoria, preparación de especificaciones técnicas del SAG de nivel cuatro, documentos para el MINTEL, documentos para la DMI a nivel del Municipio, documentos para Quito Honesto y documentos para Contraloría.

Se han abierto las puertas de la Secretaría para entregar absolutamente toda la información que se ha requerido, he tenido, en particular, reuniones con veedores en cuanto al proceso de Metro, como también veedores del cumplimiento de la



Ordenanza 017, y se ha desarrollado, lo puedo decir, tenemos y podemos adjuntar actas, incluso dentro del informe está el registro de las sesiones que se han llevado a cabo; han habido mesas de trabajo, mesas de análisis con todos los actores relacionados a la implementación del SIR como parte de los procesos que estamos llevando para sacar adelante este sistema integrado de transporte público.

Esto es sobre el punto uno, ¿no sé si dejamos las preguntas por el final o avanzamos con los puntos?

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Continúe señor Secretario.

Arq. Ricardo Pozo, Secretario de Movilidad: Gracias.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



2.- Garantía del servicio de transporte público, de calidad y de oportunidad a las zonas del Distrito Metropolitano de Quito, con particular atención a las zonas rurales y periféricas.

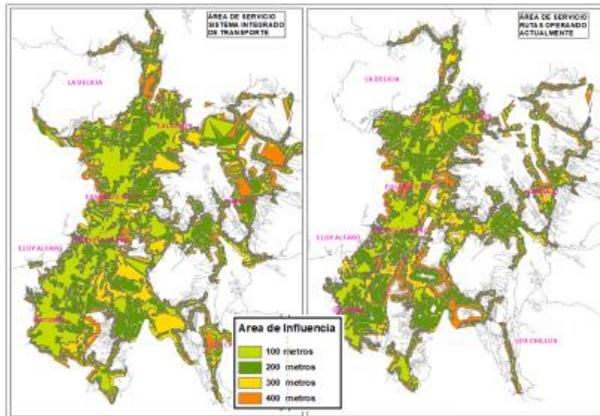


El segundo punto es la garantía del servicio de transporte público de calidad y de oportunidad a las zonas del Distrito Metropolitano de Quito con particular atención a las zonas rurales y periféricas.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Cobertura de Rutas de Transporte Público



Incremento de la cobertura de TP a zonas poblacionales con déficit o desprovistas del servicio. La distancia de accesibilidad de un usuario a una ruta de transporte se acortó de 200 a 100 metros en el área urbana (gráficos).

Secretaría de MOVILIDAD | Quito Digno

Este es un mapa que permite ver de su lado izquierdo cómo va a quedar el Sistema Integrado de Transporte Público una vez que se pueda definir e integrar, en cuanto a los niveles de cobertura; y, del lado derecho pueden ustedes observar el estado actual en cuanto a cobertura.

Los rangos que ustedes ven en diferentes colores, verde claro, verde oscuro, amarillo y naranja son en función al área de influencia en cuanto a metros, el objetivo, y eso hay que ser muy claros, de lograr un sistema integrado de transporte público no solo es construir la infraestructura, sino prestar un servicio inclusivo que permita aumentar o incrementar la cobertura, especialmente a los barrios suburbanos que más lo requieren, combinando diferentes sistemas.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Señor Secretario, un momento; a los ciudadanos que están aquí presentes en esta sesión les recuerdo que la pandemia no ha pasado y les pido por favor que se pongan las mascarillas, se las ubiquen bien por favor, gracias, siga señor Secretario.

Arq. Ricardo Pozo, Secretario de Movilidad: Muchas gracias.

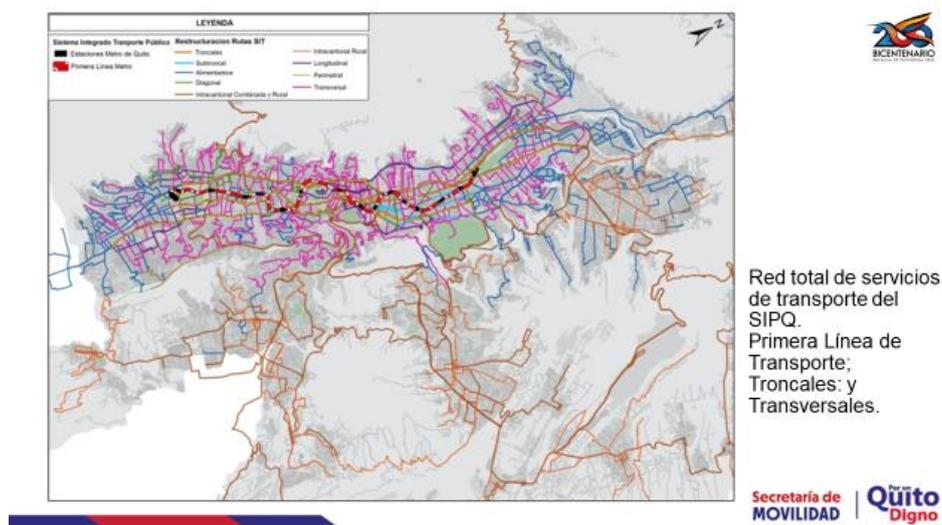
Aquí el punto más importante en cuanto al cumplimiento de la cobertura es la accesibilidad, lograr que la mayor cantidad de ciudadanos del Distrito Metropolitano de Quito puedan tener la accesibilidad al sistema de transporte público, pero la accesibilidad, obviamente, a moverse de forma intermodal por toda la ciudad y en eso se está trabajando, justamente es parte del plan de movilidad existente, el previo 2009 - 2025, y en este momento estamos trabajando, durante todo este año, desde febrero arrancó una consultoría que va a tener como producto el nuevo plan de movilidad,



Plan Maestro de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito 2022, con un horizonte a 40 años, 2042.

Esto implica una inversión en cuanto a tiempo y recursos por parte del Municipio, pero que nos va a garantizar un nivel de objetividad y seriedad en función a lo que realmente nosotros tenemos que apuntar, un sistema integrado de transporte público accesible e inclusivo para todos.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Este es un mapa que está presente, en este caso, en la Ordenanza 017, en dónde se puede ver los diferentes sistemas, los diferentes subsistemas que componen el Sistema Integrado de Transporte Público, es una red total de servicios, se puede ver básicamente la línea de Metro, la Primera Línea de Metro de Quito, las troncales, los subsistemas de transporte, los BRT que vamos a tener también, básicamente, en transporte horizontal, los complementarios que son los transversales y el subsistema de transporte convencional; toda esta malla, si hablamos del Sistema Integrado de Transporte Público, es lo que podemos ver aquí.

A esto, adicionalmente hay que sumarle, obviamente, la malla o la red de ciclovías que también son importantes, eso también se va a revisar y se va a discutir con profundidad en esta consultoría y el punto básico es que no podemos tener un sistema totalmente integrado si no incluimos también la movilidad activa, la caminabilidad, también se va a revisar el tema de los sectores con mayor problemas de siniestros, áreas de pacificación, seguridad vial y muchos otros componentes que van a hacer que este sistema sea integrado, pero también que guarde la cobertura necesaria para los ciudadanos y que responda claramente por el tema de seguridad vial.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



3.- Convenios y contratos de operación firmados con los operadores de transporte público.

*Secretaría de Movilidad no tiene Convenios con operadores de transporte únicamente contratos.



Sobre el punto tres, convenios y contratos de operación firmados con los operadores de transporte público, hay que ser muy claros que la Secretaría de Movilidad no tiene convenios con operadores de transporte público, lo que tenemos son contratos.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Contratos Concurso de Rutas y Frecuencias



Nro. Contrato	Fecha	Nro. Paquete	Adjudicatario
MDMQ-SM-2021-01	30/06/2021	07	<ul style="list-style-type: none">• Transportes Guadalajara S.A.
MDMQ-SM-2021-02	30/06/2021	10	<ul style="list-style-type: none">• Transhemisfericos Compañía de Transportes Hemisféricos S.A.
MDMQ-SM-2021-03	30/06/2021	02, 04, 06, 09, 12, 13	<ul style="list-style-type: none">• Cooperativa de Transporte Urbano de Pasajeros en Busetas Paquisha Quito Ecuador• Compañía de Transportes Carcelén Tarqui C.A.• Compañía de Transportes Reino de Quito S.A.• Compañía de Transporte Lujoxpress Águila Dorada S.A.• Alborada Compañía de Transportes S.A.• Compañía de Transporte Urbano TRANSCARLOS S.A.• Compañía de Transporte Semgyllfor S.A.• Consorcio Empresarial de Transporte CONETRA S.A.• Cooperativa de Transportes de Pasajeros Turismonserrat• Compañía de Transporte Ejecutivo Rapitrans S.A.
MDMQ-SM-2021-04	30/6/2021	03	<ul style="list-style-type: none">• Cooperativa de Transportes Calderón• Cooperativa de Transportes de Pasajeros en buses Llano Grande• Cooperativa en Buses y Microbuses San Juan



Estos son los contratos adjudicados en el concurso de rutas y frecuencias que se encuentra vigente, en el cual se adjudicaron y se emitieron contratos, nosotros como parte del informe subimos en la nube, en un espacio en la nube, todos los contratos para que puedan ser revisados y así mismos los links para que puedan acceder a estos; sin embargo, aquí ustedes pueden ver el total del concurso de rutas y frecuencias, son 17 paquetes, de los cuales se encuentran adjudicados el 7, el 10, el 2, el 4, el 6, el 9, el 12 el 13; y, el 3.

Aquí están los números de contrato, están las fechas en las cuales fueron emitidos y las cooperativas u operadoras que se encuentran o a quiénes fueron asignados o



adjudicados estos contratos. El resto de los paquetes que no se encuentran aquí no han sido adjudicados, esa es la información tal como nosotros la encontramos en cuanto a lo que reposa en documentación en la Secretaría.

Dentro de la información que adjuntamos en el informe que presentamos, requerido aquí por el Concejo, incluimos los links en donde ustedes pueden dar un clic en cualquiera de estos links y pueden tener acceso a una imagen gráfica que muestra la ruta que tiene cada contrato, para que puedan ustedes revisar, de todas maneras, cada una de las rutas y se pueda chequear su distribución o, se puede decir, su cobertura en cuanto al Distrito Metropolitano de Quito.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Contratos Actuales Operadoras.



65 Contratos de servicio de transporte

N°	CÓD.	OPERADORA	FECHA DE FIRMA DE ADENDA	FECHA DE FIRMA DE CONTRATO
1	03	Compañía de Transportes San Cristóbal S. A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
2	04	Compañía Transalfa S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
3	05	Compañía de Transporte de Pasajeros Cóndor Mirador TRANSPACOMI S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
4	06	Cooperativa de Transporte Urbano Mariscal Sucre	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
5	07	Compañía TRANSMETRÓPOLI S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
6	08	Empresa de Transportes Lujoturissa S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
7	09	Compañía de Transportes 21 de Julio S.A.	12 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
8	12	Transportes Latinos Translatinos S.A.	12 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
9	13	Compañía de Transporte Zeta "Transzeta C.A."	12 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
10	15	Empresa de Transporte Urbano Seis de Diciembre S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
11	16	Compañía Transportes Carcelén Tarqui C.A.	12 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
12	17	Compañía Latina Transportes Selectivos y Turismo Latitransursa S.A.	13 de enero de 2021	24 de febrero de 2017
13	18	Compañía de Transporte SEMGYLLFOR S.A.	13 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
14	19	Compañía de Servicio Ecuatoriano de Transporte Secuatrans C.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
15	20	Compañía de Transporte Ejecutivo RAPITRANS S. A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
16	21	Compañía de Transporte Lujoxpress Águila Dorada S.A.	12 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
17	22	Compañía Nacional de Transportes y Comercio S.A.	12 de enero de 2021	30 de enero de 2019
18	23	Compañía de Transporte "Quitteño Libre S.A."	14 de enero de 2021	18 de abril de 2017
19	24	Compañía Transportes Selectos TRANSPORSEL S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
20	25	Compañía Transportes Reino de Quito S.A.	12 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
21	26	Alborada Compañía de Transportes S. A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
22	27	Compañía de Colectivos de Transportes Urbanos Pichincha C.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017

En los contratos actuales, son los que ustedes pueden observar en esta lámina y en la siguiente, están los contratos por su código, la operadora, estos son los contratos que actualmente se encuentran vigentes en cuanto a operadoras, está la operadora la cual tiene adjudicado estos contratos, la fecha de firma de la adenda y la fecha de firma del contrato; ustedes pueden ver que las adendas son, básicamente, del año 2021, en enero, y la firma de los contratos fueron aproximadamente entre febrero, enero y abril del año 2017, hay otros que han sido más actuales, por ejemplo, el 30 de enero de 2019.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Contratos Actuales Operadoras



23	28	Cooperativa de Transportes de Buses Urbanos Bellavista	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
24	31	CATUV Compañía Anónima de Transportes Urbanos Victoria	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
25	32	Compañía Transportes Guadalajara S.A.	13 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
26	33	Compañía de Transportes Vencedores de Pichincha S.A. VEPIEX	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
27	34	Cooperativa de Transporte de Pasajeros TRANSUR Siete de Mayo	12 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
28	35	Compañía de Transportes Quitumbe S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
29	36	Compañía de Transporte Urbano "Trans San Carlos" S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
30	39	Cooperativa de Transporte de Pasajeros "Turis-Monserrat"	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
31	41	Compañía Servicios Múltiples 15 de Agosto "SERVIAGOSTO S.A."	13 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
32	42	Compañía Transportes Planeta "Transplaneta" S. A.	13 de enero de 2021	12 de junio de 2017
33	46	Compañía de Transporte San Francisco de Chiligallo S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
34	47	Compañía Pionera del Transporte Urbano Quito URBANQUITO S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
35	48	Cooperativa de Transporte Urbano de Pasajeros en Busetas Paquisha Quito Ecuador	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
36	49	Compañía de Transportes Ecuatoriana Transheroica S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
37	50	Compañía de Transportes en Colectivos Quito C.A. COLECTRANS	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
38	51	Compañía de Transporte Urbano Distrito del Sur DISUTRAN S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
39	52	Cooperativa de Transporte de Pasajeros en Busetas Juan Pablo II	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
40	54	Compañía Consorcio Empresarial del Transporte C.A. "CONETRA"	13 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
41	56	Compañía de Transporte de Pasajeros METROTRANS TRANSPASMETROTRANS S.A.	13 de enero de 2021	26 de febrero de 2017
42	57	Compañía Servicios de Transporte Mariscal Sucre SETRAMAS S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
43	61	TRANSEMISFERICOS Compañía de Transportes Hemisféricos S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017



Hasta el momento son 43 contratos actuales de operadores.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Contratos Actuales Operadoras



44	62	Cooperativa de Transporte de Pasajeros Flota Pichincha	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
45	63	Cooperativa de Transporte de Pasajeros en Buses Reina del Quincho	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
46	64	Compañía Transportes San Sebastián de Pifo S. A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
47	65	Compañía Transportes Pueblo Trapuca C.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
48	66	Cooperativa de Transporte Tumbaco	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
49	67	Cooperativa de Transporte de Pasajeros Yaruquí	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
50	68	Cooperativa Trans San Juan	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
51	69	Cooperativa de Transporte de Pasajeros en Buses Llano Grande	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
52	70	Cooperativa de Transportes Calderón	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
53	71	Compañía de Transportes San José de Cocotog C.A.	13 de enero de 2021	22 de marzo de 2019
54	73	Cooperativa de Transportes de Pasajeros en Busetas Termas Turis	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
55	74	Compañía de Transportes Libertadores del Valle de Conocoto S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
56	76	Compañía de Transporte Expreso Expreantisaná S.A.	14 de enero de 2021	20 de febrero de 2017
57	80	Sociedad de Empresas de Transportes de Pasajeros Nororiental C.A. SOTRANOR	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
58	81	Compañía Transporte La Floresta Transfloresta S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
59	82	Compañía de Transporte Comunitario "Kinara Express" S.A.	14 de enero de 2021	15 de febrero de 2017
60	84	Compañía de Transporte Intracantonal ASOMETROVIP S.A.	14 de enero de 2021	28 de noviembre de 2018
61	85	Transportes Intracantonal Express Simón Bolívar INTRAEXPRESS S.A.	13 de enero de 2021	05 de diciembre de 2018
62	86	Ruta Viva RUTVITRANSA S.A.	13 de enero de 2021	05 de diciembre de 2018
63	87	Compañía de Transportes Sirena Express TRANSSIRENAEXPRESS S.A.	13 de enero de 2021	05 de diciembre de 2018
64	88	Microbuses Rutas Simón Bolívar TRANSMISIBOCAR S.A.	13 de enero de 2021	05 de diciembre de 2018
65	89	Cia. de Transporte en Servicio Público Corredor Periférico Av. Simón Bolívar "Transperiféricos" S.A.	14 de enero de 2021	28 de noviembre de 2018



Son 65 contratos que se encuentran actualmente vigentes; esa es la información que reposa en la Secretaría y que ustedes pueden acceder por medio de este link, para revisar cada uno de los contratos su contenido y básicamente lo que representa en cuanto a cobertura, rutas, índices y toda la información que se necesita en cuanto a la parte jurídica y técnica.



Procede con la explicación de la siguiente lámina:



4.- Hoja de ruta con los plazos y responsables para que, al momento de inicio de operaciones del Metro, las operadoras de transporte público entren a operar conforme las rutas asignadas a cada operador de transporte, según lo presentado en el numeral 1 de la Resolución C 051 - 2022.



El cuarto punto es una hoja de ruta con los plazos y responsables para que, al momento de inicio de operaciones del Metro, las operadoras de transporte público entren a operar conforme las rutas asignadas a cada operador de transporte, según lo presentado en el numeral 1 de la Resolución C 051-2022, ese es el cuarto punto.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Hoja de Ruta con Plazos y Responsables

ACCIONES REALIZADAS	2022					2023												2024	
	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	2024
Financiamiento – Asignación presupuestaria Reforma POA 2022 y siguientes .	■	■	■	■	■	■													
Operación Fase 1 A							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Operación Fase 1 B																			
Implementación del Plan de Reestructuración de Rutas y del nuevo Modelo de Gestión.																			
Operación integrada Total del SITPQ (incluido sistemas tecnológicos)																			■



Básicamente esta es la hoja de ruta que tenemos, hay que tener en cuenta que la Ordenanza 017, que es la que se encuentra vigente, define fases de integración; una fase 1A que va a ser la integración entre Metro de Quito y Metrobús Quito, que van a ser, básicamente, los corredores BRT que tenemos a cargo del Municipio; una segunda fase en donde ya se integran los subsistemas de transporte convencional; y, finalmente una fase de operación completa con otros subsistemas, incluso el de la bicicleta pública, en este caso.

Ahora, dentro del financiamiento, asignación presupuestaria reforma POA 2022 y siguientes, hemos tenido un trabajo durante el año 2022, tendremos un trabajo entre



julio a diciembre del 2022, nosotros tenemos en cuenta como fecha tope o como fecha hito, básicamente, en función a lo que se estructura cualquier cronograma u hoja de ruta que elaboramos en la Secretaría, es la operación del Metro, como tal, en diciembre, la operación de la fase 1A a partir de diciembre del 2022, durante todo el año 2023.

La operación de la fase 1B desde mediados del 2023 hasta finales del 2023, la implementación del plan de reestructuración de rutas y del nuevo modelo de gestión esto partir de junio del 2023 hasta septiembre del 2023; y, finalmente la operación integrada total del Sistema Integrado de Transporte Público de Quito, incluido los sistemas tecnológicos, a partir del 2024.

En esto hay que ser claro, la Ordenanza 017 nos presenta un desafío en función a su actualización; sabemos que ya los tiempos están desfasados, sabemos que tenemos, y esa es la hoja de ruta obviamente que nosotros tenemos, aunque estamos trabajando en función a lo que ya se ha realizado y en función de los hitos que se han propuesto, estos niveles de integración tanto física, operativa y tarifaria, se dan progresivamente de acuerdo a la Ordenanza 017, necesitamos actualizarlo en función a los tiempos actuales; sin embargo, estamos claros que el proceso de integración es progresivo, no es inmediato y se da por fases, eso sí quisiera ser muy claro, porque se puede pensar que la integración es inmediata.

Esto es lo que estamos trabajando, esto es lo que estamos desarrollando, hay varias consultorías que están en proceso de darnos insumos para poder tomar las decisiones necesarias y no es un aspecto o una razón de simplemente decir así va a ser, necesitamos muchos insumos que en este momento están trabajando y que nos van a permitir lograr esos niveles o procesos de integración.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



5.- Situación actual del Corredor Central Norte relativo a las unidades de transporte que no cumplen con el proceso de revisión técnica vehicular y matriculación, a fin de conocer las alternativas con las que se cuenta para corregir este inconveniente.





El punto cinco, que también es muy importante, la situación actual del Corredor Central Norte relativo a las unidades de transporte que no cumplen con el proceso de revisión técnica vehicular y matriculación, a fin de conocer las alternativas con las que se cuenta para corregir este inconveniente.

Aquí también para presentar o para exponer la información tenemos aquí a la Empresa de Pasajeros, con Danilo Rodríguez, el Gerente, y también debe estar aquí Silvana Vallejo, como Directora de la Agencia Metropolitana de Tránsito, para responder cualquier pregunta o interrogante que se tenga respecto este punto.

Dentro de este tema, que asimismo es delicado, es un tema técnico y jurídico que hay que manejarlos con pinzas y hacerlo bien, la toma de decisiones es importante, pero la toma de decisiones con los debidos insumos técnicos y jurídicos para poder ser efectivos y cambiar la situación actual del Corredor, en este caso, el Corredor Central Norte.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Respuesta: El Contrato para la Operación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Corredor Central Norte, fue celebrado el 30 de enero de 2019, con vigencia desde el 26 de diciembre de 2018.

El CONSORCIO CENTRAL NORTE, está conformado por las siguientes empresas consorciadas: Consorcio Empresarial de Transporte CONETRA C.A.; Consorcio GLOBAL TRANS conformado por la Cooperativa PAQUISHA y Compañía de Transportes Hemisféricos TRANSHemisféricos S.A.; Transportes Carcelén Tarqui C.A. CATAR, Compañía de Transporte Urbano TRANS SAN CARLOS S.A., y la Cooperativa de Transportes Calderón.

Objeto del Contrato. *la prestación por parte del CONSORCIO, del servicio de transporte terrestre público de pasajeros en el Corredor Central Norte, en rutas alimentadoras, transversales y complementarias que lo integran.*

Plazo. Por un tiempo de 10 años.



En primer lugar, el contrato para la operación del servicio de transporte público de pasajeros en el Corredor Central Norte, hay que tener en cuenta que fue celebrado el 30 enero del año 2019, esto tiene vigencia desde el 26 de diciembre del año 2018.

El Consorcio Central Norte está conformado por las siguientes empresas consorciadas:

- El Consorcio Empresarial de Transporte CONETRA C. A.;
- El Consorcio GLOBAL TRANS, conformado por la Cooperativa Paquisha y Compañía de Transportes Hemisféricos, TRANSHemisféricos S. A.;
- Los transportes Carcelén Tarqui, que es CATAR;
- La Compañía de Transporte Urbano TRANS SAN CARLOS; y,
- La Cooperativa de Transporte Calderón.



El objeto del contrato es la prestación, por parte de este Consorcio, del servicio de transporte terrestre público de pasajeros en el Corredor Central Norte en rutas alimentadoras, transversales y complementarios que lo integran, el plazo de es por un tiempo de 10 años, eso hay que tenerlo en cuenta.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



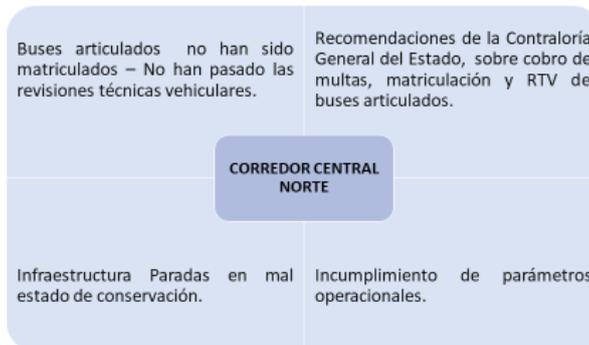
Esto es una infografía que permite visualizar cuáles son las estaciones y cuál es la ruta, básicamente, del Corredor Central Norte desde la Ofelia hasta El Playón de la Marín, son 45 articulados que funcionan y operan este corredor; aquí el tema básico es el contrato, cómo fue elaborado y su contenido, eso también está para revisión y, obviamente, fue adjuntado dentro de la información que fue enviada como parte este informe.

La flota requerida de acuerdo al contrato es de 60 unidades, con una flota de reserva técnica de 3, una flota de mantenimiento de 3; en total 66 unidades.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



INCUMPLIMIENTOS CONTRACTUALES



Secretaría de MOVILIDAD | **Quito** Digno

Es importante tener en cuenta que son dos circuitos, pero que durante este tiempo ha habido, han existido importantes incumplimientos, de los cuales la Secretaría ha hecho seguimiento y ha emitido observaciones, informes en diferentes periodos, no solamente en mi periodo, en diferentes periodos, y se ha mantenido por parte del administrador del contrato, que es el ingeniero Mesa, funcionario de la Secretaría, diferentes tipos de reuniones en pro de la mejora de la calidad del servicio.

¿Qué incumplimientos contractuales tenemos?, primero los buses articulados no han sido matriculados, eso no es algo nuevo, de hecho, ya ha habido denuncias en cuanto a redes respecto a esto, no han pasado las revisiones técnicas vehiculares, también ha habido recomendaciones de la Contraloría General del Estado sobre el cobro de multas, matriculación y revisión técnica vehicular de buses articulados.

Las infraestructuras de paradas, ustedes conocen, está en mal estado y la infraestructura de las estaciones en cuanto al mantenimiento físico es responsabilidad del Consorcio, no es responsabilidad del Municipio, y eso está claramente en el contrato, de hecho, en el 2018 se entregan formalmente al Consorcio para que desarrolle la...

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Orden en la sala por favor, la próxima que interrumpa, por favor a los miembros, para que retiren a la persona que interrumpa; continúe señor Secretario.

Arq. Ricardo Pozo, Secretario de Movilidad: Respecto al incumplimiento de parámetros operacionales que también han existido.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



uno en que estamos a cargo, de transformar o cambiar la calidad del servicio de este corredor y la imagen que proyecta en cuanto a transporte público.

Lamentablemente, estos contratos, como ustedes conocen, como fueron firmados y cómo fueron elaborados son difíciles, básicamente de deshacer en el sentido de simplemente cerrarlos en función a incumplimientos, tenemos que nosotros, como Secretaría, garantizar la provisión del servicio y se está trabajando, justamente, en una solución definitiva en el próximo mes para poder cambiar, básicamente todo, la imagen actual, el funcionamiento y la operatividad que se está dando, la calidad del servicio que se está dando en este corredor.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

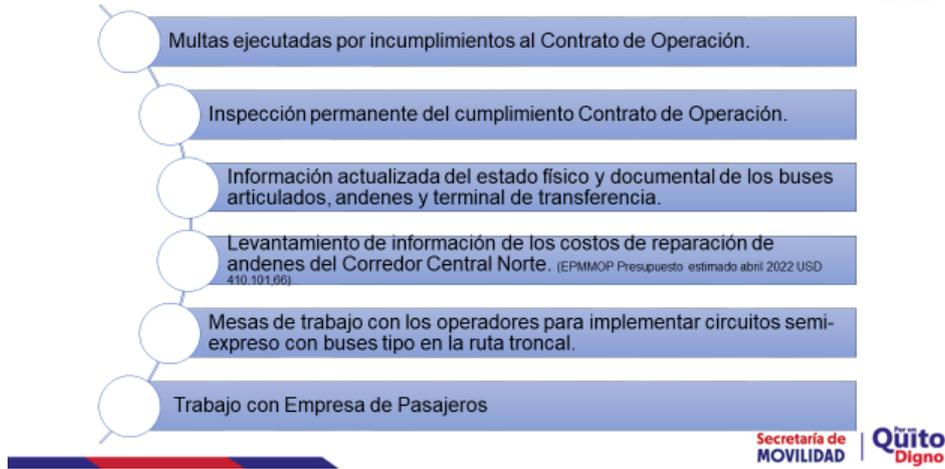
BUSES ARTICULADOS DETENIDOS Y LIBERADOS (AMT informe RTV y liberación de buses)						
Nº	OPERADOR A	REGISTRO M.	DETALLE	lib./Deten.	Ingreso	OBSERVACIONES
1	Calderón	2782	Detenida en parqueadero de Bicentenario	Liberado	73800	15 de febrero de 2022 16h30 Nelson Pillajo Samuessa
2	Calderón	2834	Detenida en parqueadero de Bicentenario	Liberado	78926	15 de febrero de 2022 16h30 Nelson Pillajo Samuessa
3	Catar	2759	Detenida en parqueadero La Y	Detenida Y		
4	Catar	2771	Detenida en parqueadero de Bicentenario	Detenida		
5	Catar	2773	Detenida en parqueadero La Y	Detenida		
6	Catar	2764	Detenida en parqueadero de Bicentenario	Liberado	85340	18 de febrero de 2022 Retirado por Edwin Viveros Catar
7	Conetra	2798	Detenida en parqueadero de Bicentenario	Detenido		
8	Conetra	2799	Detenida en parqueadero La Y	Detenida Y		
9	Conetra	2800	Detenida en parqueadero La Y	Detenida Y		
10	Conetra	2805	Detenida en parqueadero de Bicentenario	Detenido		
11	Conetra	2806	Detenida en parqueadero de Bicentenario	Detenido		
12	Conetra	2813	Detenida en parqueadero de Bicentenario	Detenido		
13	Conetra	2810	Detenida en parqueadero de Bicentenario	Detenido		Incendio de motor
14	Paquisha	2780	Detenida en parqueadero de Bicentenario	Detenido		
15	San Carlos	2792	Detenida en parqueadero de Bicentenario	Liberado	79872	16 de febrero de 2022 , retirado por Jorge Flores, Gerente
16	Transhemisféricos	2837	Detenida en parqueadero de Bicentenario	Detenida		
17	Paquisha	2830	Detenida en parqueadero de Bicentenario	Detenido		Accidente de tránsito

Sobre este tema de los buses detenidos y liberados, en este caso, hemos acordado junto con la AMT y la Empresa de Pasajeros, que sea AMT quién presente la información y presente el debido descargo a toda la solicitud de información que ustedes puedan tener, preguntas o consultas, pero hemos adjuntado toda la información respecto al proceso de estos buses, estuvimos presentes en la exposición del ciudadano Cloud, que estuvo aquí presentando justamente su denuncia, que viene desde años sobre el tema de cómo se ha manejado este tema del Corredor Central Norte y los buses articulados; pero en este caso, nosotros como Secretaría de Movilidad, presentamos toda la información respecto a estos buses, respecto a estas unidades y, obviamente, en este caso si le pediría a Silvana que esté a disposición de todas las preguntas o consultas que se puedan dar al final de la presentación.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Situación Actual



¿Cuál es la situación actual?, hay multas ejecutadas por incumplimientos al contrato de operación que se han cobrado por primera vez en este año, en el año 2022, desde el tiempo que tiene en operación este corredor se han pagado multas, sé y soy consciente y somos conscientes como Secretaría de Movilidad, que la calidad del servicio no representa, respecto a estas multas, básicamente nada, es un cambio que tiene que darse sustancial en este corredor y estamos trabajando para ello; también se ha dado una inspección permanente del cumplimiento del contrato de operación de parte de la secretaría y hemos adjuntando todos los oficios en cuanto a comunicaciones realizadas al operador, al consorcio respecto incumplimientos.

La información actualizada del estado físico y documental de los buses articulados andenes y terminales de transferencia, el levantamiento de información de los costos de reparación de andenes del Corredor Central Norte, por disposición del señor Alcalde, nosotros desde noviembre y diciembre estamos trabajando en un análisis, se ha desarrollado un análisis físico del estado actual de las estaciones y los recursos que se requerirían para poder intervenirlas, vuelvo a repetir, la responsabilidad de intervenirla físicamente, el mantenimiento que se da y la operación es responsabilidad del Consorcio actualmente; sin embargo, nosotros hemos hecho un análisis, hemos tenido conversaciones y reuniones con el Consorcio para instarlos de que cumplan con el contrato como debe ser; ellos han presentado propuestas en el sentido de mejorar el tema de las estaciones en su estado actual; pero realmente nosotros no estamos en un proceso de negociación como tal, porque no es nuestra competencia, básicamente, nuestra obligación es hacer que cumplan el contrato y hasta ese punto se lo hemos comunicado formalmente por oficio pero, lamentablemente, la operadora mantiene todavía este aspecto de no cumplir con lo que, tal como reza el contrato, se debe hacer.

Ya lo mencioné, ha habido mesas de trabajo con los operadores para implementar circuitos en semiexpreso con buses tipo en la ruta troncal, también ha habido un



trabajo con Empresa de Pasajeros pensando en escenarios de intervención del Corredor Central Norte.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

6.- Informe sobre la utilización de los carriles exclusivos de transporte público.



- La Secretaría de Movilidad no ha emitido autorización para la utilización del carril exclusivo como una medida definitiva de movilidad, conforme lo acordado en las mesas técnicas es una propuesta que adoptará AMT de manera exclusiva para el control del tráfico en sitio conforme facultades de dicha entidad.
- Al ser monitoreada por todos los entes vinculados a la misma (AMT, EPMMOP, EMPRESA DE PASAJEROS Y SECRETARÍA DE MOVILIDAD), permitirá la obtención de datos de movilidad y tráfico en las áreas críticas en las que se ha planteado la misma, los cuales se utilizarán para la planificación y sustento de otras medidas de mayor alcance en todo el Distrito Metropolitano de Quito.
- La Secretaría de Movilidad dispuso a la AMT el 19 de abril de 2022, la suspensión de la aplicación de esta propuesta así como a los demás entes adscritos la presentación de los informes respectivos sobre los resultados de la misma en el lapso de su ejecución principalmente en lo que se refiere al tiempo de traslado del transporte público.



El último punto, también sobre el informe sobre la utilización de los carriles exclusivos...

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Punto de información para el concejal Omar Cevallos.

Concejal Sr. Omar Cevallos: Gracias Vicealcaldesa, Alcaldesa encargada.

Creo que este último punto ya no es necesario porque ya se tomó la decisión de no usar los carriles exclusivos del Trole y de la Ecovía; por lo tanto, creo que esto ya es innecesario toparlo ahora, creo que podríamos pasar a las intervenciones.

Gracias.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Señor Secretario, como ya se ha tratado este tema también y lo tienen cada uno en su informe, pues, procedamos con el debate para las intervenciones de cada uno de los concejales; tiene la palabra el concejal Eduardo Del Pozo.

Les voy a pedir, por favor, a los concejales que quieran intervenir que pidan la palabra por el sistema electrónico que está habilitado. Tiene la palabra el concejal Eduardo Del Pozo.



Concejal Abg. Eduardo Del Pozo: Gracias Alcaldesa.

Una vez que estamos entrando poco a poco a la normalidad, ha existido muchas críticas al Municipio de Quito respecto de la gestión de la movilidad, el tránsito está colapsado y la ciudadanía dice y se pregunta, con toda razón y toda lógica, ¿qué está haciendo el Municipio de Quito?, ¿cuáles son las soluciones que estamos planteando?, y menos mal, ya lo dijo Omar, se dio paso atrás a una pésima decisión de la utilización de vehículos privados en carriles exclusivos del transporte público, ¿por qué?, porque esta ciudad tiene que apostarle al transporte público; la solución a la movilidad es, justamente, enfocarnos en los medios de transporte masivos, donde se transporta a la mayor cantidad de ciudadanos posibles, más del 70% de los quiteños se mueve en transporte público, ahí hay que poner los recursos, ahí hay que poner la atención, ahí hay que poner todo lo que logísticamente este a disposición del Municipio de Quito para que funcione, y con mucha preocupación veo la situación que nos han expuesto en este instante, con muchísima preocupación.

Viendo las fechas que nos ponen la integración de todo el sistema de movilidad de la ciudad incluido Metro, Trolebús, Transporte de Pasajeros, buses convencionales, está planificado para el 2024, y siempre hemos sido muy críticos con esto, no sólo yo, algunos compañeros concejales fuimos muy críticos con esto; cuando inicie operaciones el Metro de Quito necesitamos que ese sistema de transporte integrado de movilidad de la ciudad esté funcionando, integrado; porque ya vamos a ver, si es que ojalá se inaugura el Metro en diciembre, tenemos que ver las corridas financieras para sostener económicamente el funcionamiento de ese Metro de Quito; pero ¿cómo lo vamos a hacer si es que no lo integramos?, y ahí están algunas fases divididas hasta el 2024, ¿de dónde?

Pero es más crítico todavía, que simplemente los cronogramas que nos presentan, porque ya revisando la realidad de lo que está sucediendo en la ciudad nos encontramos con un tema más complicado todavía, la restructuración de rutas y frecuencias, un proceso pésimamente llevado, que se lo dijo en su momento, el Secretario de Movilidad de aquel entonces no nos hizo caso, sacó ese proceso en contra de lo que decía la propia institucionalidad aquí en el Municipio, el propio Quito Honesto, la Comisión de Movilidad, el seno del Concejo Metropolitano, incluso, hasta denuncias de corrupción y de venta de cupos se dieron, y no ha pasado nada hasta el día de hoy, pero no solamente que había oscuridad en ese proceso, sino que es ilógico e impráctico totalmente ese concurso, es impracticable, hay que botar a la basura ese concurso, no sirve de nada, y lo que digo no es por aplausos por si acaso, es porque realmente es lo que se necesita en la ciudad.

Está tan mal hecho, señor Secretario, ese concurso de rutas y frecuencias, que se hizo ese concurso asignando las mismas rutas que se tienen ahorita en el transporte público



en la ciudad en los buses convencionales; entonces, para que la reestructuración de rutas y frecuencias, así se le puso de nombre, si es que concursaban por las mismas rutas que ya tenían, y se ha hablado aquí de consultoría, vamos a hacer una consultoría y otra consultoría y estamos gastando en consultoría y en consultoría, aquí le tengo una grandota.



Esta es hecha por la Agencia Ecológica Urbana de Barcelona, pagada por este Municipio de Quito, reestructuración de la red de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. Esta consultoría, muy bien hecha vale decir, entre muchos temas que aborda habla de las súper manzanas; aquí está una base técnica que va a ayudar muchísimo, señor Secretario, a que hagan una verdadera reestructuración de rutas y frecuencias, utilicemos lo que gastamos en consultorías, pero utilicemos, no sigamos haciendo consultoría tras consultoría, gastando la plata de los quiteños cuando ya lo hemos hecho; analicen con los técnicos que se tiene, saquen lo bueno de esto y seguramente de algunas otras consultorías que sobremanera hay y hagamos un buen concurso de rutas y frecuencias.

Entonces, qué pena que no esté el Alcalde, pero Vicealcaldesa, usted en los días que esté ahora en funciones de Alcaldesa, vaya con el señor Secretario, nos comprometemos quienes quieran del Concejo, me apunto, vamos a conversar con el señor Procurador General del Estado para hacerle entender la barbaridad que cometieron con esa reestructuración de rutas y frecuencias, ese concurso que no existe, que no sirve, que es impracticable, hay que lanzarlo a la basura, y lo digo esto, insisto, no por aplausos o por quién estén aquí; yo soy muy crítico con ustedes señores transportistas, y las críticas las hago a cada rato, ustedes también son corresponsables de lo que pasa en la ciudad, del maltrato a los usuarios también, ojala y me aplaudan también, bueno gracias, porque también son corresponsables, por supuesto, la atención no es la adecuada.



Pero quiero insistir en que el Municipio tiene que poner todo su contingente en mejorar el transporte público, ya tuvimos otra sesión para hablar del Sistema Integrado de Recaudo, y se lo dije señor Secretario, bueno no estaba usted hablando de este tema, estaba el señor Gerente del Metro de Quito, y se lo decía, cuidado les vamos a dar gastando los señores transportistas en el Sistema Integrado de Recaudo en la fase 1, fase 2, y fase 3 que tienen que invertir los señores, cuidado les vayamos a dar gastando; esa es la contraprestación también que tienen que dar los señores transportistas, y lo insisto y lo ratifico, hay que ponerle toda la atención y el acelerador al máximo, no puede ser, realmente, que la integración sea en el 2024, no puede ser, hasta económicamente para el Municipio de Quito no puede ser, tenemos que repensar, tenemos que replantearnos señor Secretario, usted ya hablaba de un replanteamiento, pero para extenderlo tenemos que acortarlo por el bien de la ciudad.

Y no me voy a referir a todos los otros temas que hemos tratado, Corredor Central Norte que es una barbaridad, no tienen ni siquiera revisión técnica vehicular, ni matriculación esos buses, está prohibido expresamente por la ley que circulen esos buses, nos inundan de smog a los ciudadanos, hay que buscar una solución, o sea, abundan los problemas, y me quedan dos minutos y en dos minutos no voy a acabar todos los temas que quisiera abordar en esta intervención, pero volver a repetir, tenemos que trabajar profundamente en la reestructuración del transporte público de la ciudad de Quito, más aun cuando estamos a puertas, Dios mediante, y ojalá no se equivoquen los técnicos y las fechas que se nos han comprometido en este Concejo de Quito de poner en funcionamiento el Metro, pero no puede funcionar solito necesitamos integrarlos y solucionar las frecuencias, el transporte público hay que ponerlo en orden, a los buses convencionales hay que ponerlos en orden, bien controlados, con buenos contratos, con un buen concurso de rutas y frecuencias para que la movilidad funcione, sólo así vamos a mejorar la movilidad y la gestión del tránsito en la ciudad de Quito.

Gracias.

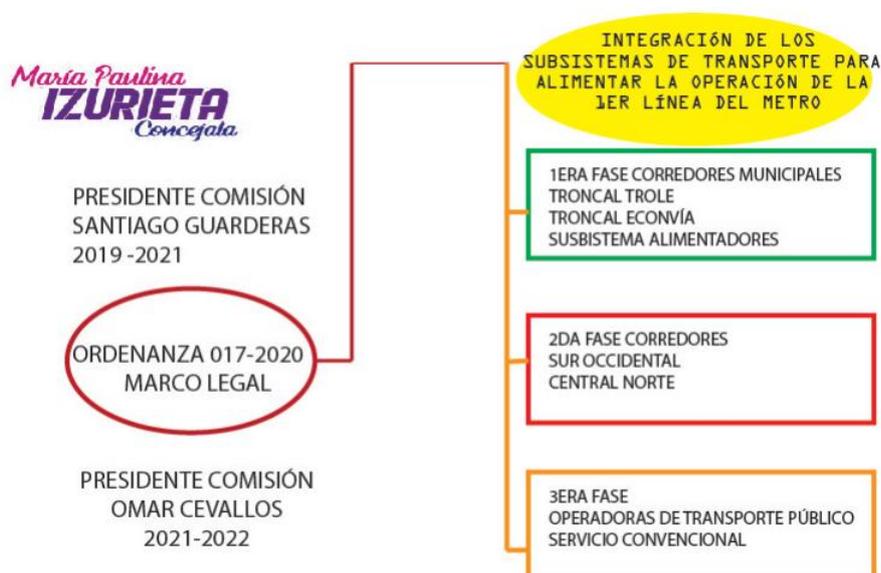
Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Tiene la palabra la concejala Paulina Izurieta; le voy a pedir a la audiencia que pueden expresar su emoción con aplausos, pero les voy a pedir que hagan silencio para poder oír las intervenciones de cada uno de los compañeros concejales; tiene la palabra la concejala Paulina Izurieta.

Concejala Sra. Paulina Izurieta: Señora Vicealcaldesa, compañeros concejales, compañeros del transporte.



Tengo una pregunta muy puntual técnica, señor Secretario, me gustaría que la comparta, porque si bien es cierto, sí, el concurso está mal hecho, de cajón, pero aquí tenemos denominadores comunes y hay un punto político que es la raíz, estos procesos tenían que ser observados por la Comisión de Movilidad, no se hicieron, ¿quién era el Presidente de esa Comisión?, no se encuentra aquí, ¿por qué no se quedó a dar la cara a los transportistas el señor Alcalde?, como dicen en el argot popular “se le hizo así”, porque es cierto, no tener la hombría que debe tener un Alcalde de Quito, y yo le felicito compañera Brith Vaca, usted sí tuvo las enaguas para decir, aquí los compañeros transportistas van a tener una respuesta.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Como ustedes pueden ver, para nuestros compañeros de diferentes, que nos ven el día de hoy, los quiteños y quiteñas, la gente común y corriente no comprende este tema, porque no se comprende, no hay una claridad.

Todo, la primera fase de los corredores municipales, la Troncal Trole, la Troncal de Ecovía, el subsistema de alimentadores; la segunda fase, los Corredores Sur Occidental, Central Norte; y, la tercera fase que es sumamente importante y que ustedes están inmersos, que es la operadora de transporte público, alimentan a quién, a la Primera Línea de Metro, esa es la razón, la gente no comprende, no hay una claridad porque no se le ha dado una información clara.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



DISTRIBUCION DE INGRESOS DEL SITP SIN METRO - 2025

En el cuadro No. 1 consta:

Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DM					
Cuadro 1.					
DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS DEL SITP SIN METRO - 2025					
	fase 1a	fase 1b	fase 2	fase 2	
	porcentaje municipio				5%
INGRESOS MONETARIOS DEL SITP-DMQ					
	2022	2023	2024	2025	
DEMANDA DIARIA	806.318,71	3.107.330,71	3.521.414,80	4.142.841	
TARIFA EQUIVALENTE DIRECTOS	\$ 0.315	\$ 0.325	\$ 0.335	\$ 0.335	
	\$ 253.990,39	\$ 1.009.812,48	\$ 1.179.678,96	\$ 1.387.851,72	
PASAJEROS INTEGRADOS	39,3%	317.125	1.222.035	1.384.972	1.454.223
PASAJEROS DE METRO A SERVICIOS DE SUPERFICIE	PROYECCIONES	118.704	147.702	148.564	155.993
PASAJEROS DE BUSES ELÉCTRICOS		40.316	155.357	176.071	184.874
APORTE DIARIO MUNICIPAL	\$ 53.536,47	\$ 150.531,56	\$ 167.235,49	\$ 175.597,27	
INGRESOS DIARIOS DEL SISTEMA (RECUADO + APORTE MUNI)	\$ 307.526,86	\$ 1.160.369,04	\$ 1.346.909,45	\$ 1.563.448,98	
INGRESOS MES (RECAUDO)	\$ 6.710.426,16	\$ 26.679.377,84	\$ 31.166.986,01	\$ 36.667.042,37	
APORTES MES MUNICIPIO	\$ 1.414.433,52	\$ 3.977.572,19	\$ 4.418.361,68	\$ 4.630.239,76	
TOTAL INGRESOS MES	\$ 8.124.859,69	\$ 30.656.950,03	\$ 35.585.347,69	\$ 41.306.222,13	
APORTE MUNICIPAL ANUAL	\$ 16.973.202,39	\$ 47.730.866,33	\$ 53.020.340,14	\$ 55.671.357,15	
TOTAL INGRESOS ANUALES (RECAUDO)	\$ 97.498.316,23	\$ 367.883.400,42	\$ 427.024.172,28	\$ 495.675.865,54	
-PAGO ANUAL FIDICOMISO	0,25%	\$ 243.745,79	\$ 919.708,50	\$ 1.067.560,43	\$ 1.193.189,66
-ADMINISTRACIÓN ANUAL DEL SISTEMA	0,00%	-	-	-	-
-PAGO ANUAL RECAUDO	8,00%	\$ 7.799.865,30	\$ 29.438.872,03	\$ 34.161.933,78	\$ 39.654.069,24
SALDO A DISTRIBUIR	\$ 89.454.705,14	\$ 337.533.019,88	\$ 391.794.678,06	\$ 454.782.606,63	

NO CUADRA

NO HAY PASAJEROS INFORME DESACTUALIZADO DESDE 2017

PROYECCIÓN DE PAGO SIR?????

Aquí sí le voy a pedir que me explique, porque definitivamente aquí hay algo extraño, en donde dice la parte económica, que es la más complicada, a mí no me cuadra este tema de pasajeros integrados, pasajeros de Metro a servicios de superficie y pasajeros de buses eléctricos; esta información que se encuentra en esa diapositiva, ¿esas son proyecciones?, proyecciones de un informe del 2017, o sea, que los informes no están actualizados; esta información no cuadra y, peor aún, aquí en la parte que nos corresponde a nosotros subsidiar como Municipio, se supone que tiene el sistema que integrarse y retroalimentarse y no llegar al subsidio, pero cada año desde el 2023 se incrementa en el 50%, no me cuadra esos números, mi estimado Secretario, si le voy a pedir que en este punto es clave.

Y otro tema, el SIR quién se va a hacer cargo, porque el Gerente de Metro ha hecho el contrato con FIDIC; entonces, el SIR es SIR para el Trole, SIR para las operadoras, es un SIR diferente para cada uno; no se supone que es un proceso integral. Aquí van las preguntas puntuales, estimado Secretario, ¿por qué no se ha aprobado la tarifa a las 45 operadoras?, sólo algunas están autorizadas y otras no se autoriza, ¿qué pasa con su plataforma?, ¿qué pasa con los indicadores?, ¿qué sucede con eso?, ¿por qué no se ha iniciado la renovación de la flota de las operadoras que de alguna manera ganaron el concurso de rutas?, se supone que estarán listas para integrar el Metro.

Me pregunto, señor Secretario, ¿por qué no se ha definido qué va a pasar con las zonas en donde no hay oferta?, si bien es cierto, bien lo dijo el concejal Eduardo Del Pozo, sí, tenemos 5 informes de Quito Honesto en donde dicen que el concurso de rutas y frecuencias está completamente viciado, no es un concurso que tenga una base de SERCOP, no tiene una lógica de contratación pública, no tiene una lógica y; sin embargo, dicen, como igual que el Metro, concurso público, pero no está subido al



SERCOP, jamás se subió, jamás se lo hizo de esa forma; por lo tanto, tiene muchos vacíos jurídicos. Frente a aquello, me preocupa, señor Secretario, que en su exposición parece que estamos leyendo la Ordenanza 017; y en la Ordenanza 017 dice que tenemos 8 puntos que debemos tratar y tener con claridad; sin embargo, no se ha cumplido estos 8 puntos que es:

- La normativa de implementación del SIR;
- Estructura tarifaria;
- Plan de reestructuración de rutas;
- Nuevo modelo de gestión,
- Sistemas inteligentes de transporte;
- Constitución del fideicomiso;
- Creación de la entidad administradora, la autoridad única; y,
- El fondo de movilidad.

He encontrado inconsistencias, porque usted dice que tenemos consultorías con la Escuela Politécnica Nacional, con el Banco Mundial, yo si quiero que me aclare eso, porque este tema de las consultorías no está definido, un día dice una cosa, el otro día dice otra cosa.

El día de ayer en la Comisión de Educación y Cultura hablábamos de la no peatonalización, por qué hablamos de aquello, porque el señor Secretario no asistió a la convocatoria que hicimos para analizar ¿qué pasa con las rutas que están en las Lomas?, ¿qué sucede con estas rutas?, ¿qué está pasando con estas rutas?, no están integradas, y por este motivo el mismo señor Secretario había mandado a sus, en este caso, funcionarios para decirnos que es parte de una consultoría, cuando las personas beneficiarias, los usuarios están realizando sus encuestas.

Yo me pregunto compañeros concejales, ¿qué hay de cierto en esto?, ¿la consultoría lo hace el Banco Mundial, lo hace la Escuela Politécnica, lo hace la Secretaría de Movilidad?, ¿quién está haciendo esta consultoría?, pongámonos de acuerdo señor Secretario, porque de lo contrario hay un vacío jurídico ahí.

Finalmente decirle señor Secretario, que me preocupa que envíe una información que no está clara, que afecta con los derechos de los transportistas, los derechos de los usuarios, porque a la final, con toda la información que usted nos brinda, yo llego a la conclusión de que el Metro no va a operar en diciembre, porque no va a tener la capacidad de ser alimentado por todas estas rutas que no tienen claridad.

¿Qué es lo que va a hacer la Comisión de Movilidad?, compañeros, porque recuerde compañero Omar Cevallos, que en una mesa de trabajo con los compañeros nos sentamos y usted ofreció resolverlo, eso ya ha pasado tres meses aproximadamente, ¿verdad?, y creo que más allá de la oscuridad detrás de este concurso que afecta, hay



que entender que si nosotros nos comprometemos, porque asumimos la Presidencia de una Comisión, asumimos de alguna manera fiscalizar, tenemos que dar un resultado, hoy no hay resultados, solo estamos siendo informados, porque en el orden del día no dice “resolución al respecto”, simplemente será otro saludo a la bandera, porque no habrá el compromiso por parte del Alcalde que no se encuentra aquí, que no tuvo el valor para decir doy de baja este concurso que afecta a los transportistas.

Hasta ahí mi intervención, señora Vicealcaldesa.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Tiene la palabra la concejala Andrea Hidalgo.

Concejala Ing. Andrea Hidalgo: Gracias señora Alcaldesa, compañeras, compañeros concejales, funcionarios, ciudadanía, muy buenas tardes.

A mí sí me preocupa los incumplimientos que está habiendo de la aplicación de esta ordenanza, no quiero ser repetitiva frente a las intervenciones que han tenido mis compañeros concejales, pero le voy a hacer una pregunta y antes de continuar con intervención si me gustaría que me conteste el señor Secretario, ¿está o no en funcionamiento la plataforma de la ciudad?, que es la que receta toda la información del cumplimiento de los estándares, de los parámetros de calidad que debe cumplir las unidades de transporte para que se haya dado el alza de tarifa, ¿está al momento funcionando esta plataforma de la ciudad?, por favor me puede responder, pero la verdad.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Responda señor Secretario, y para que le pongan pausa en el tiempo por favor, responda señor Secretario.

Arq. Ricardo Pozo, Secretario de Movilidad: A ver.

Concejala Ing. Andrea Hidalgo: Si o no, nada más.

Arq. Ricardo Pozo, Secretario de Movilidad: No, tengo que explicarlo, porque no es una respuesta binaria, la plataforma como nosotros la encontramos en la Secretaría cuando asumimos era un comodato de prestación de servicios, nosotros lo que tenemos operativo no es la plataforma es el proceso de revisión monitoreo y control.

Concejala Ing. Andrea Hidalgo: No, es que señora Alcaldesa ¿me permite?



Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Reformula la pregunta

Concejala Ing. Andrea Hidalgo: No, es que la respuesta es sí o no, algo funciona, algo está en on o está en off, ¿no cierto?, on – off, nada más, funciona o no funciona, es lo que estoy preguntado.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): La pregunta es clara señor Secretario.

Arq. Ricardo Pozo, Secretario de Movilidad: No está operativo.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Continúe señora concejala.

Concejala Ing. Andrea Hidalgo: Entonces, verá señora Alcaldesa, si bien es cierto los transportistas en muchos de los casos están, algunos han cumplido, han accedido al alza de tarifa, otros están encaminados a cumplir para que se dé el alza de tarifa, cómo puede ser posible que la municipalidad no controle los estándares de calidad; entonces, aquí creo que es súper importante, si los quiteños y quiteñas están pagando más es porque, obviamente, la municipalidad estableció ciertas condiciones, ciertos parámetros de calidad que deben cumplirse, deben ser analizados, procesados en esta plataforma de ciudad para que, obviamente, se certifique que la ciudadanía está pagando por un servicio de mejor calidad.

Es inaudito que no se tenga este proceso activo y ¿qué es lo que va a pasar entonces con la de empresas o las operadoras que sí cumplen y con las que no cumplen?, están en lo mismo, no sirve de nada, de absolutamente nada que algunos hagan el esfuerzo por invertir, por cumplir, porque todo está licuado, o sea, es simplemente el hecho de que aquí no se está diferenciando quiénes no están cumpliendo para exigir el cumplimiento de calidad que exigen los quiteños y quiteñas, estamos viendo la crítica constante en las redes sociales, que es lo que nos informa también, que es lo que vemos en las calles, pero no se puede hacer absolutamente nada porque no se tiene claro a quién se debe exigir el cumplimiento de estos parámetros, eso como punto, yo creo que medular, de todo este tema del cumplimiento del alza de tarifa.

De ahí, creo que es importante establecer un cronograma muy claro de cuándo se va a tener esta restructuración, la ordenanza establece que debe ser hasta el año 2022, ¿para cuándo?, porque está diciendo que se va a pasar del año 2022; entonces, ¿qué es lo que va a pasar?, ¿va a haber incumplimiento de la aplicación de la ordenanza?, ¿se va a



promover una reforma a la ordenanza?, que tampoco sería lo que conviene, porque aquí hubo compromisos claros, y los compromisos deben darse de parte y parte, de parte de los señores transportistas y de parte de la municipalidad, para que pueda ver un efectivo control y aplicación de la ordenanza.

Creo que también es importante que se nos explique para la electromovilidad cuáles son los estudios que identifican las especificaciones técnicas que deben cumplir estos buses eléctricos, tomando en cuenta las condiciones geográficas de nuestra ciudad, ¿existe todo esto?, y les voy a decir por qué, porque existe de parte del Corredor Central Norte también varios comunicados donde se le dice a la Secretaría que se les indique cuáles deben ser las especificaciones técnicas, de manera muy clara, para poder reemplazar las unidades y no existe respuesta; la respuesta que les dan ustedes a la consulta que hace el Consorcio desde el 2019, donde solicita la renovación de la flota con buses a combustible diésel y los eléctricos, recién el 23 de diciembre de 2021 les responden, diciendo que los buses tienen que ser exclusivamente de tecnología limpia, pero eso no dice nada, no les están diciendo las especificaciones de manera clara para que puedan reemplazar las unidades de transporte, cuándo les van a dar esa respuesta para que se dé solución a las unidades que actualmente incumplen toda normativa legal y técnica para que puedan operar en el Corredor Central Norte.

Va a pasar lo mismo que pasó con las unidades que hasta ahora están funcionando, que por no estar en cumplimiento de la normativa, por no estar homologados en el sistema jamás pudieron realizar un proceso de matriculación, un proceso de revisión, y hoy tenemos estos inconvenientes con estas unidades de transporte que hasta el día de hoy no hay solución; y hace un momento decía que son problemas complejos, sí, pero los problemas complejos necesitan decisiones complejas, decisiones a la altura, que definitivamente y de manera tajante puedan resolver el problema que vive la ciudad, no puede ser que los usuarios y todos quienes estamos alrededor de transporte público tengamos que soportar estas unidades que humean como no se imagina, se dañan como no se imaginan, incumplen frente a las otras unidades de transporte que se les exige igual que se tenga un proceso de revisión técnica vehicular y de matriculación como corresponde y establece la ley, y en este momento el Corredor Central Norte no tiene la respuesta clara de parte de ustedes, yo sí quiero saber ¿qué van a hacer?, ¿cuándo lo van a hacer y cuándo se va a finiquitar este problema?, porque no puedes llegar al final nuestra administración y decir era tan complejo que nunca se tuvo una solución; para algo estamos todos aquí al frente y debemos asumir responsabilidades, asumir decisiones, y en base a nuestras competencias ejecutar estos planes de acción que deben darse de manera inmediata para dar solución.

Eso de mi parte señora Alcaldesa, y que como digo, deberíamos tener claro para cuándo se tiene la plataforma de la ciudad, gracias.



Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Como todo, concejala, para cuándo, tiene la palabra la concejala Soledad Benítez.

Sale de la sesión la concejala Sra. Amparito Narváez, a las 17h39. (17 concejales).

Concejala Mgs. Soledad Benítez: Gracias Presidenta, reiterando mi saludo a todas y a todos.

Señalar que la semana pasada, justo en la sesión del martes propuse la resolución que tuvo el apoyo, obviamente, de este Concejo, de este pleno, pero reiterar que propuse esa resolución para justamente tratar estos problemas de transporte público de superficie; soy convencida que si no resolvemos estos problemas del transporte de superficie, y alertamos ya, no podrá operar el Metro, no porque lo quiera decir, pero la lógica, y el Metro es el articulador y la columna vertebral del transporte público, si no resolvemos esto no podrá operar el Metro, lo insisto.

Segundo, hay algunos temas que me preocupan, coincido con algunos concejales, ya lo han dicho, tal vez no lo voy a repetir, pero algunas preguntas que me surgen de la presentación y del informe de lo que he alcanzado a revisar; una de las cosas, voy a ir tal vez por lo más importante, otro tema que es fundamental resolver, lo han señalado de paso, pero no nos dice ninguna respuesta, hace falta una entidad única que asuma el papel de rectora, de reguladora y de control, si no hay eso en el tema de transporte público va a pasar lo que ha seguido pasando hasta ahora, ya la concejala Hidalgo decía, no estamos cumpliendo el tema de los indicadores de calidad.

Sólo por señalar algo, en el Corredor Norcentral hasta un asesor fue ofendido, pegado, maltratado porque se pedía placas, se pedía la revisión, se pedía la matrícula y no tenían esos documentos fundamentales para transitar, digamos, operar un bus, eso está pasando; entonces, ¿dónde están los indicadores de calidad?, y por eso digo, si no hay esta entidad única difícilmente se pueden resolver algunos temas.

Dos, en la presentación que nos hacen, coincido ahí con el concejal Del Pozo, lo que debemos defender y hemos defendido siempre es el transporte público, sólo viendo las imágenes ya me aterra; en algunas podemos ver entrar algunas imágenes de los países desarrollados donde se pone que casi en la vía lo que hay es transporte público, peatones, bicicletas; aquí si ustedes ven y dice en una de las páginas, en la fase 1, por señalar algo, en el tramo Labrador – Carcelén dice, tres carriles para transporte liviano o privado a cada lado, para transporte privado, ¿qué estamos haciendo aquí?, retrocediendo miles de años para darle preferencia al transporte privado, cuando la defensa nuestra es el transporte público de calidad, esa es nuestra defensa.



Aquí, ya digo, y basta ver el dibujo, si yo les enseño, aquí está, ya no se han presentado, uno ve preferencia al transporte privado, y lo que está pasando, tal vez lo dijo, y está escrito, pero también el uso exclusivo para el carril del transporte público hoy en día, que fue una conquista, que además hay una ordenanza que aprobamos en el período anterior; además, no sólo decía que tiene que ser carril exclusivo para el transporte público, sino además aumentar esos carriles, aumentar ciclovías, eso estamos yendo para atrás, igual estamos ahí incumpliendo con la ordenanza.

A más de estas preguntas, voy a hacer algunas puntuales como las que las voy a decir a continuación, a mí sí me hacen falta los números; entonces, que nos remitan, no sé si les interese a todos, pero las planillas de cálculo nos tiene que hacer llegar; dos, quisiera que me aclare respecto a la fase 1, que plantea usted en su informe, con un número exacto proyectado de personas con la que el sistema de superficie alimentara al Metro, aquí ya hubo algún pronunciamiento de los señores que nos acompañan esta tarde, un número de personas por favor, ya sea por día o por mes en la fase 1.

Tres, en cuanto a la estructuración, se menciona que la Secretaría se encuentra estructurando los escenarios para la implementación del concurso, ¿cuáles son estos escenarios?, ese tema coincido la preocupación que no hay respuesta hasta ahora por parte la Procuraduría General, ¿cuánto tiempo más valdría tener conocimiento, se van a demorar en darnos ese informe, y a qué se debe?, valdría la pena también preguntar a qué se debe esa demora.

Cuatro, en los mapas se puede observar que el Metro y el Trolebús, por ejemplo, porque bien decían también, ¿cuál es la restructuración de las rutas?, entiendo que para operar el Metro uno tiene que tener, y por eso yo pedía mapas, tiene que haber esta estructuración de rutas, no pueden ser las mismas; entonces, para que hacemos operar al Metro, tienen que la rutas que operan por superficie alimentar al Metro y no repetir los recorridos, ese el caso, por ejemplo, del Trolebús, que van a operar en la misma línea por dónde va el Metro en superficie.

Viendo los avances que se presentan respecto al Sistema Integrado de Recaudo, tengo la sensación de que pronto será implementado en sus fases iniciales, al respecto solicito que se me remita un plan de impacto en la implementación de ese Sistema Integrado de Recaudo, que incluya: ¿cuáles serán las repercusiones respecto a los trabajadores que se verán afectados?, ¿dónde serán reubicados?, ¿cuáles son los cambios en los procedimientos?, ¿ya están redactados?, ¿se requiere inversión tecnológica para integrar los sistemas y cuáles son?

Se entiende, además, por último, se entiende además que la demanda de superficie para el Trolebús tendrá que disminuir con la entrada de operación del Metro y, por lo tanto, menos frecuencia y por lo tanto ¿qué conductores serán requeridos?, ¿qué harán



con los compañeros?, hay algunos análisis sobre este asunto, solicito eso que me informen por escrito y con firma de responsabilidad.

Hasta ahí, muchas gracias Presidenta.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Tiene la palabra el concejal Omar Cevallos.

Concejal Sr. Omar Cevallos: Gracias Vicealcaldesa, Alcaldesa encargada, compañeras concejalas, compañeros concejales.

Voy a empezar por una reflexión, creo que la primera reflexión que tenemos que hacer es ¿qué pasaría en este momento si continuaba el Secretario de Movilidad anterior?, ¿en qué estado estaría la ciudad en este momento si continuábamos con la administración pasada?, el producto de que esté el control de legalidad en la Procuraduría General del Estado sobre el tema del Concurso de Ruta de Frecuencias fue producto de la Comisión de Movilidad, porque nosotros estábamos absolutamente pendientes lo que administrativamente estaban haciendo y pedimos, como Comisión de Movilidad, mocioné yo en la Comisión de Movilidad, el 15 de septiembre del año pasado, que se haga los controles de legalidad a través de la Procuraduría General del Estado, sino no estaríamos aquí, y también se pidió que se ponga a la Contraloría General del Estado también un examen especial; entonces, me pregunto yo, si el Secretario cuando llegó a sus funciones hizo este pedido de un examen especial al anterior Secretario, esto debe haberlo hecho, espero que así lo haya hecho y tengamos algún resultado sobre el tema.

Cuando nosotros hablamos de la Ordenanza 017 y pensamos en la integración del transporte, lo pensamos de buena fe y lo trabajamos durante más de un año, una ordenanza que fue absolutamente trabajada, pero no pensábamos que había algunos recovecos en los anexos y en la ordenanza que iban a conducir a lo que estamos viviendo ahora; cuando nosotros planteamos que el concurso de rutas y frecuencias se dé es con tres objetivos básicos, señores compañeros; uno, mayor cobertura; dos, que alimente a la línea del Metro; y, tres que elimine estas superposiciones de rutas entre los alimentadores y los convencionales; ninguno de estos tres objetivos se ha cumplido en el concurso, ninguno de los tres.

Este concurso, con tantos informes de Quito Honesto debió haberse dado de baja administrativamente cuando nosotros, los miembros de la Comisión de Movilidad, en Atucucho le advertimos que eso iba a pasar, en Atucucho ya advertimos que iba a pasar este tema, recordaran que ahí ya dijimos que este concurso estaba absolutamente muy mal llevado; pero no será que es posible jurídicamente, administrativamente, que la propia Secretaría analice conjuntamente con la Procuraduría del Municipio cómo



damos de baja este concurso, ¿no será que la propia Secretaría, la propia Procuraduría en lugar de esperar que se haya pronunciamiento de la Procuraduría General del Estado analicen todas las consecuencias económicas, jurídicas, financieras que conlleva todo este concurso?

El pago, los subsidios que se generan en los próximos años, si se mantiene esto son absolutamente perjudiciales para la ciudad, basta leer los contratos, “estos contratos firmados a las personas que ha sido adjudicada las rutas”, y ustedes van a ver que tiene una serie de falencias que no se puede practicar, es un contrato impracticable para las dos partes; entonces, me pregunto, el propio Secretario de Movilidad no podrá hacer un análisis real de lo que encontró para poder tomar las decisiones, creo que sí se puede hacer.

Y no se explica cómo en ese concurso incluyen rutas que estaban abandonadas, es la famosa 128, la 06, es la famosa Corredor Simón Bolívar; el Corredor Simón Bolívar es creado por una ordenanza que también desde ahí, desde el 2018 vienen los problemas, se crea una ruta por ordenanza cuando no se debió haber hecho eso, sino seguir haciendo los contratos como las otras operadoras; entonces, se crea esta ordenanza, no se deroga la ordenanza, en la 017, y se pone esa ruta en el concurso; se imaginan lo que sería para la Comisión de Movilidad tratar en este momento la reforma de la Ordenanza 128, generarle muchos más problemas a los propios que están dando este servicio, como a la ciudadanía, y más nos sorprendemos cuando en este concurso, el famoso Corredor Central Norte, que tuvimos una mesa de trabajo extensa sobre todos los problemas, incluso, con este ciudadano europeo que vino acá y denunció todos los temas de acá del Corredor Central Norte, pero más nos sorprendemos cuando este Corredor Central Norte gana el concurso cuando todavía no había pagado las multas, o sea, a mí me parece realmente impresionante, gana un concurso, no tiene la flota adecuada para para concursar en este en este concurso y era deudor del Municipio; entonces...

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Les pido por favor a la sala que permitan, les pedí que por favor expresen sus emociones con aplausos para poder escuchar la intervención del señor concejal.

Concejal Sr. Omar Cevallos: Entonces hay dos caminos, compañeros concejales; el uno, interno propio de revisar todo y tratar de resolver internamente; y el otro, como ha dicho Eduardo, ir a una Comisión; yo advertí hace más de dos meses al Alcalde, hago una visita al Procurador General del Estado, haga una visita porque la respuesta no necesitamos esperar hasta junio, la respuesta tiene que haber dado con mucha mayor anticipación, los argumentos son enormes y el pedido que hace la Procuraduría del Municipio al Procurador General de la Nación es absolutamente claro, ya lo dirá el



Procurador, es absolutamente claro, no hay dónde ir; entonces, tenemos que ver estos dos caminos para ir resolviendo.

Sobre el tema del Corredor Labrador – Carapungo, de igual manera se dice que va hasta Carcelén, a mí me parece que esa es una solución a medias, porque en donde están concentrados los pasajeros que necesitan el Metro es justamente en Carapungo; si nosotros vamos en una primera fase solamente hasta Carcelén creo que no vamos a hacer mucho, pero también ahí tendríamos que ver quién va a operar ese corredor, va operar la Empresa de Pasajeros, o ese también ya está en el concurso y ya se asignó; es decir, todos estos temas que nosotros planteamos, esto ya lo hemos planteado en la Comisión de Movilidad, y producto de todas esas preocupaciones de la Comisión de Movilidad es que habíamos pedido la sesión pasada y también esta comparecencia, creo compañeros concejales, que si fuera necesario reformar la 017, como algún rato va tocar hacerlo, porque va a tocar hacer la reforma de la 017, creo que nosotros estaremos prestos a ver como legislamos para solucionar este problema, tenemos nosotros que buscar la solución, pero la mayor parte de todos estos problemas es netamente administrativo.

Nosotros no tenemos la competencia administrativa como comisiones, ninguna comisión tiene la posibilidad de resolver temas administrativos, ni este Concejo puede poner una resolución administrativa, por eso es que no hay resolución en el punto del orden día, y por eso es que la Comisión no puede resolver estos temas, tiene que ser de la parte administrativa, la parte ejecutiva la que tiene que dar las soluciones a los problemas administrativos, este no es un problema de legalidad, el problema de legalidad es el concurso, ese si tiene un control de legalidad, pero del resto no es un problema de la ordenanza y no es un problema de comisiones, es un problema administrativo.

Gracias señora Alcaldesa.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Tiene la palabra el concejal Marco Collaguazo.

Concejal Dr. Marco Collaguazo: Señora Presidenta del Concejo, distinguidos señores concejales, funcionarios, ciudadanos presentes y los que nos escuchan.

Señor Gerente, no es personal lo que voy a decir, no he tenido el gusto de conocerle, que bueno, la explicación que acaba de dar usted deja más dudas que certezas, y eso lo puede decir cualquiera de las personas que estamos aquí, se pensó, por favor, se pensó en que iba a ser muy puntual en las explicaciones, contundentes tenían que ser las explicaciones para nosotros irnos tranquilos, serenos de que las cosas van a salir en los plazos que están determinados; no voy a reiterar en lo que han manifestado los



compañeros concejales, pero así, cualquier ciudadano, cualquier persona que ha escuchado la intervención suya, tenga la seguridad que van con más dudas.

¿Cuáles son las mayores dudas?, el asunto de cómo se va a manejar el flujo de pasajeros; el flujo de pasajeros es sumamente importante, voy a dar datos, el subsidio que año a año se entrega a la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros son \$40'000.000,00 de dólares; La Empresa Pública Metropolitana del Metro para este año, como pedido para poder funcionar, pidió \$40'000.000,00 de dólares, lógicamente no había los recursos y no se le dio, ahí está compañero Presidente de la Comisión de Presupuesto; ahora, si es tanta la necesidad que tiene, pues, hay reajuste presupuestario; y sépanlo ustedes también, ahí está el señor Administrador, en deudas del Municipio se paga aproximadamente \$45'000.000,00 de dólares anuales en deudas, y dentro de esas deudas está las deudas que se tiene que pagar por el endeudamiento del Metro, solamente una suma, son más de \$ 100'000.000,00 de dólares, sobrepasan los \$ 120'000.000,00 de dólares, si va a este ritmo lo que va a enfrentar el Municipio todos los años para poder mantener en funcionamiento lo que es todo el sistema de transporte público de la ciudad, por eso es sumamente importante el análisis de pasajeros y cómo va a operar todo el sistema.

En la semana anterior, el señor Gerente del Metro manifestó que, para el funcionamiento del Metro, lo dijo, está en la grabación, no va a necesitar subsidios, ¡qué bueno!, si la nueva operadora que va a venir no necesita subsidios para movilizar a los quiteños ¡qué bueno!, se ve que ha sido, va a ser excelente.

Igualmente, serias dudas quedan sobre el Sistema Integrado de Recaudación, y le manifiesta lo siguiente, por palabras del señor Gerente del Metro, él informó que ya está planificado comprar las máquinas, pero para el Metro, pero no para el funcionamiento total del sistema; lastimosamente en el Municipio, compañeros, no estoy hablando en contra de administraciones, estoy hablando de la estructuración del Municipio, parecemos islas; una isla la Empresa del Metro, otra isla Empresa de Pasajeros, otra isla EMASEO, otra isla EMGIRS, en fin, puro islas, y a veces no hay los puentes conductores para hablar el mismo idioma y planificar en forma conjunta para buscar soluciones a la problemática que tiene la ciudad de Quito, cuando funcione el Metro tiene que haber un cambio fundamental, incluso, de mentalidad.

Justamente, reitero, el informe del señor Gerente del Metro decía, que claro que hay que hacer el asunto de trabajar sobre la cultura Metro, hay que trabajar sobre los ciudadanos, que aprendamos a tratar bien el Metro y tratarnos bien nosotros mismos dentro del nuevo sistema, pero eso implica también no solamente el Metro, sino todo el de todo el sistema que tiene que funcionar en una forma diferente; la inversión es demasiado grande y no voy a reiterar lo que ya todo mundo sabe, la inversión es enorme, hasta países desarrollados no se atreverían hacer una inversión tan grande



como se ha realizado en Quito; señor Gerente, manifestaba nada personal, pero deja más incertidumbre su explicación.

Señores, el asunto del Corredor Central Norte es una barbaridad, cómo va a estar circulando un vehículo que transporte cientos y miles de personas sin matriculación y revisión técnica vehicular, es la palabra, discúlpenme, yo no soy, pero es una barbaridad, que se va contra todos los esquemas y contra todas las normas que está planteado para el funcionamiento del transporte terrestre en Quito.

Señor Secretario, pienso que se debe tomar nuestras palabras no como algo para atacar, sino más bien como un aporte para que funcione, porque todos los quiteños queremos tener un sistema de transporte de calidad, eso es nuestra aspiración, si en algo se puede contribuir desde nuestras competencias aquí está este Concejo, o por lo menos, no puedo hablar por todos, compañeros discúlpenme, por lo menos con mi persona.

Nada más señora Presidenta.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Tiene la palabra el concejal Luis Robles.

Concejal Sr. Luis Robles: Buenas tardes señora Vicealcaldesa, señoras, señores concejales, colegas del transporte, ciudadanía en general.

Es claro que este problemas que se tiene ahora en este momento en el debate en el Concejo es un tema netamente ejecutivo, un tema netamente que deja ver las falencias de una municipalidad que, se lo ha dicho ya, separada por islas y sin puentes que las junte, yo le pondría a la isla una parte más, la sociedad, la parte que interesa, la parte interesada que ahora está aquí presente, también no tiene puntos de encuentro entre la problemática generada por la falta de administración eficiente que genera preocupación y genera más dudas y genera poca transparencia, no se tiene claridad de cómo mismo funciona este sistema de transporte aquí en la ciudad y, lógico, las calles llenas de autos privados, las vías repletas que no dejan el paso a un bus, los sistemas que justo caotizaron en este tiempo donde se les ocurrió la brillante idea de pasar por las vías exclusivas a más vehículos, lo que están planeando ahora, tres carriles para los vehículos particulares y un carril para el transporte público en la nuevo planificación, da cuenta de que algo no está bien y la municipalidad debe analizarlo y debe poner cartas sobre el asunto, pero no de aquí a cuatro años, 2024 que lo han manifestado, es increíble como de forma indolente se viene y se pone un cronograma así tan ligeramente y por fases y llegar al 2024, creo que solo ese hecho ya debería hacer pensar al ejecutivo en tener más eficiencia en la Secretaría que ahora nos está exponiendo.



Terrible lo que está ocurriendo, terrible lo que ocurre en nuestra ciudad en términos de movilidad, y ¿quiénes es el afectado?, el afectado es el que nos está escuchando en este momento, que está trasladándose aplastado, “machucado” en los buses populares que ya no pueden ser ni siquiera de carácter público, quedó muy lejos, son populares, aplastados como en los viejos tiempos, donde no se tenía ningún orden, ninguna proyección, ningún desarrollo de ciudad y ahí, ahorita en este momento están trasladándose rumbo a sus casas, atascados en el tráfico sin poder dirigirse a la brevedad posible que ellos lo merecen después de haber trabajado todo el día, después de haber dejado todo su esfuerzo a la ciudad; eso es lo que ocurre, y cuando ya salen en la mañana, para salir a su lugar de trabajo, deben hacer intercambios de bus, porque el bus que tienen desde su sector, de ley no está integrado y les obligan a pagar dos o tres pasajes para llegar a su lugar de trabajo y lo mismo de regreso, a eso es lo que está ahora expuesta la ciudad por esta ineficiencia de la administración netamente ejecutiva, porque nosotros hemos hecho nuestra parte legislativa y están las ordenanzas vigentes, están para cumplirse, pero parece que es poderes mayores y que no le permiten que municipalidad trabaje de forma armónica.

Y lo que más preocupa es que cuando ya se va viendo concursos, se va viendo rutas y frecuencias que se quiere proyectar, salta a la luz, salta las inconformidades, salta los grandes monopolios, los grandes caciques del transporte siguen a la cabeza y no dejan mover lo que la Municipalidad necesita mover, y claro, hay inconformidad acá y se pide que ese concurso se vaya al suelo; entonces, no sé de qué lado mismo ponernos, yo me pongo de lado del pasajero que en este momento está transportándose en bus y se está yendo a su casa y está en un atasco tremendo, justo seis de la tarde no hay como moverse a más de cinco kilómetros por hora en la ciudad de Quito, y esta persona debe ser atendida, es el 70% de la ciudad que debe ser atendida.

Respecto del informe, no sé si está contemplado en este qué mismo hacer con el concurso de rutas y frecuencias, ¿lo van a dar de baja?, ¿lo van a ser válido?, no nos ha dicho nada al respecto, ¿qué mismo va a pasar?, si ni siquiera en los informes nos pasa un plano para nosotros poder ver, nos pasa ahora, en el que nos pasa nos pasa en blanco y negro y resulta que cuando lo hace la exposición lo hace a colores, que incoherencia, desde esos detalles tan pequeños; no sé si se va, con este nuevo concurso de rutas y frecuencias, se va a mejorar el transporte público a los barrios donde se debe acceder con mayor puntualidad, es decir, barrios muy alejados que tienen, solo un dato, el barrio de La Roldós con 200.000 habitantes después de seis años de hacer un trámite recién llega el trolebús a ese sector, y acá nos decía, vamos a hacer nuevas frecuencias de acuerdo a lo que requiera la comunidad, siempre y cuando esté planificado, ¿siempre y cuando qué?, ¿siempre y cuando llegue un trámite de seis años para que ahí recién le atiendan?, esto pasó en La Roldós la semana pasada, llegó el primer bus articulado, y usted lo sabe, con la nueva frecuencia que tiene pero a los seis



años se tramite de la dirigencia; no es posible que todos los barrios nos tengamos que mover así, tramites interminables, trámites aislados, uno de desentendiéndose con el otro y para llegar a tener un bus articulado al sistema Trole, seis años.

Atucucho hemos intentado treinta años tener un bus articulado y hasta ahora no se logra tener un bus, trámites interminables que no permiten atender de forma fluida lo que se requiere, esa es la pregunta, ¿la cobertura de transporte público en esta nueva forma de frecuencias alcanzará lo que requiere la ciudadanía?, es decir, con un pasaje llegar lo más lejos posible y no estar pagando por unos pocos metros, cambiar de bus y pagar por otros hasta llegar a su lugar de trabajo.

Bueno, eso es lo que quería decir, y un poco también ¿cómo va este sistema de caja común?, el sistema de caja común que debería ser el sistema de recaudo de la ciudad tampoco se ha hecho nada, ¿cuánto se ha avanzado?, ¿cuánto se va avanzando?, ¿no se va avanzar?, en fin, se nos da cosas que, puras vergüenzas para la ciudad de Quito.

Muchas gracias.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Tiene la palabra la concejala Mónica Sandoval.

Concejala Mónica Sandoval: Muchas gracias señora vicealcaldesa, colegas concejales.

El artículo 55 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina lo siguiente:

“El transporte público se considera un servicio estratégico, no puede ser paralizado, es estratégico, así como la infraestructura y el equipamiento auxiliar que se utilizan para la prestación al servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotados mediante contratos de operación.”

Las rutas son nuestras, señor Secretario, ¿qué esperamos para hacer ejercicio de nuestro derecho de propiedad de esas rutas?, entiendo que hay un proceso en la Procuraduría General del Estado en el que se ha solicitado un informe posterior de control de legalidad respecto al concurso de rutas y frecuencias, pero creo que hay que animarle al señor Procurador General del Estado, mostrándole un poco lo que este mismo Concejo, con el voto de algunos, no de todos, resolvió en la Ordenanza 017.

El artículo que hoy está ya en el Código Municipal, el artículo 2570, en el numeral 1, habla un tema muy importante sobre el tema de la asignación de rutas y frecuencias y que debía contener este plano.



“Numeral 1. - Descripción de los procesos operativos de integración de los diferentes servicios de transporte público, conforme las fases de integración señaladas en el presente capítulo y definición del plan de reestructuración de rutas y frecuencias, ahí viene lo medular señor Secretario y quizás deberíamos mandarle más comunicaciones al señor Procurador del Estado, porque aquí está clarísimo, las rutas que se diseñen dentro de este plan para el subsistema convencional, propenderán a ser transversales, o sea, no tienen que estar siguiendo la misma ruta del Metro y la misma ruta del Trolebús, porque si no señores, vamos a quebrar, y deberán,, señor Secretario obligatorio, deberán ser complementarias debiendo obligatoriamente, esto no lo digo yo, dice la norma, dice el Código Municipal, debiendo obligatoriamente alimentar los subsistemas Metrobús Q y Metro de Quito.”

Señor Secretario, las rutas, estos paquetes que se han ganado el 2, el 7, el 9, porque hay 17 y unos si y otros no, ¿cuáles de estos?, porque de acuerdo a la norma todos deben alimentar el sistema Metrobús Q y el sistema Metro de Quito, de tal manera que estas ruta deben llegar a una parada nuestra, de nuestro sistema troncalizado, ¿es cierto o no?, o lo que se está haciendo simplemente es concursar por las mismas rutas en las que históricamente han estado los ganadores de los concursos; si es así, más allá sí estuvo bien, sí estuvo mal, si hicieron estas rutas, este concurso con algunas falencias, estas rutas debían cumplir este requerimiento, ¿se cumple o no se cumple?, si no se cumple, más allá de que la Procuraduría General del Estado mañana, pasado mañana diga que está bien o está mal resulta que no vamos a tener pasajeros.

Para que funcione el Metro de Quito, señor Secretario, necesitamos obviamente, aquí están los representantes de la Empresa Metro, que nos entreguen la obra, que haya el operador, que haya el SIR, pero principalmente, colegas concejales, lo que necesitamos es pasajeros, si no hay pasajeros lamentablemente los dos mil y pico millones de dólares que tenemos invertidos en esta obra se irán al traste de la basura, porque no tendremos pasajeros que movilizar, tomando en consideración que el sistema subterráneo es más caro y en estas circunstancias quizás la gente prefiera viajar en Trole porque cuesta 35 centavos, porque la dimensión entre parada y parada es más corta o porque simplemente la gente no tenga plata para viajar en el Trole.

Si no hacemos esta reestructuración de rutas y frecuencias conforme lo determinado en la Ordenanza 017 se nos cae el sistema de transporte público y de eso realmente no he escuchado mucho, aquí usted es el órgano rector, aquí el Trole, el Metro y la AMT deben estar siguiendo sus disposiciones, siguiendo sus políticas y eso creo que le hemos repetido reiteradamente en la Comisión de Movilidad.

Sobre el tema del incremento de la tarifa, la Ordenanza 017 determinaba que este incremento estaba ligado a un incremento también o una elevación de los índices de calidad del servicio, no era porque nos caen bien, porque qué acuerdos tendrán, no, no,



la Ordenanza 017 se hizo para incrementar la calidad del servicio en el transporte público, y no solo en el convencional, sino en el nuestro, en el Trole, ¿se están cumpliendo los índices de calidad del servicio?, quiero preguntarme si se están cumpliendo los cinco parámetros de confiabilidad, seguridad, confort, atención a grupos vulnerables y mantenimiento, que eso determina la resolución.

Con esto señor Secretario, quiero conocer cuántos procesos administrativos sancionatorios se han iniciado, tramitado o resuelto en contra de las operadoras de transporte público, incluido nuestro sistema troncalizado, por el incumplimiento de los estándares de calidad, en especial cobertura, disponibilidad de flota y cumplimiento de horarios y frecuencias; hace poco, un medio de comunicación daba cuenta de que habían escolares esperando más de una hora en La Vicentina que una operadora de transporte cumpla con sus estándares de calidad; yo le pedí a usted la tabla operacional, tenía que entre 7 y 10 minutos demorarse una unidad para prestar el servicio y se demoraban una hora.

Señor Secretario a mí también me dejan algunas dudas, pero hay que reconocer que usted tuvo unas herencias, sus herencias son el concurso de rutas y frecuencias, sus herencias son, lo que le dejaron a usted fue el sistema de verificación del cumplimiento de los estándares de servicio, yo quisiera que usted si les explique, no se limita a un sí o no, se limita a saber en qué situación le dejó, le dejaron o usted recibió la Secretaría de Movilidad, cómo recibió esa plataforma para la revisión de los estándares de calidad y por qué no está funcionando y qué pasa con el tema del comodato y por qué razón el Municipio de Quito aceptó en comodato un sistema, que a todas luces, y fue evidenciado en la Comisión de Movilidad, no funcionaba y no podíamos tener un sistema prestado para la revisión de los estándares de calidad, eso tiene que evidenciar también aquí señor Secretario.

Quiero manifestarle algo, ayer salió una noticia realmente espeluznante, a propósito del transporte escolar, si bien esto no nos atañe, pero creo que es importantísimo que conozcamos si la Secretaría de Movilidad o la AMT, quien haga sus veces para controlar los permisos de operación del transporte comercial, en los que se encuentra el transporte escolar, están cumpliendo con los índices de seguridad que deben tener estas unidades de transporte para llevar estudiantes, a propósito de lo que pasó ayer, ¿qué sanciones se han puesto?, alguien debe ser responsable, no digo responsable penal, seguramente eso lo hará la Fiscalía y los jueces de lo penal, qué sanciones estamos poniendo nosotros como rectores del tema de movilidad también para el transporte comercial.

Finalmente, la movilidad debe mirarse desde su integralidad, la mayor prioridad debe estar en los peatones, ¿qué se ha dicho aquí de los peatones?, ellos están bien arriba en la pirámide de movilidad, ¿qué se ha dicho de los peatones?, nada, no se les ha



nombrado, ¿qué se ha dicho de los ciclistas?, que van en la segunda grada, 300 bicicletas compradas con sobreprecio \$2.100,00 dólares más o menos de sobreprecio, encerradas en una bodega de la AMT, y el proyecto Bici Q muerto, en una ciudad que a propósito de la pandemia debería tener ese sistema operativo. Se incrementaron en más de 650% los viajes en bicicletas, y hemos hablado del transporte público, hemos hablado los buses, del Metro y no del sistema de movilidad sostenible, insisto, el sistema Bici Q, que tantas alegrías nos trajo alguna vez, hoy está muerto. Se ha hecho, se ha hablado, obviamente, del transporte público, ya estoy por acabar, de transporte comercial nada, salvo lo que acabo de decir del transporte escolar, autos particulares y motos.

Quiero dejarles un dato espeluznante, el índice de ocupación del auto particular es 1.3 personas por cada auto, hay que optimizar la ocupación, si la gente quiere ir en transporte privado hay que optimizar el uso, no puede ser que la Simón Bolívar o en la Mariscal Sucre tengamos las congestiones terribles de la vida, pero en cada auto particular, vaya un solo pasajero.

Gracias señora Alcaldesa.

Sale de la sesión la concejala Ing. Andrea Hidalgo, a las 18h15. (16 concejales).

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Tiene la palabra el concejal Juan Manuel Carrión.

Concejal Sr. Juan Manuel Carrión: Buenas noches, gracias señora Vicealcaldesa.

Desde mi particular perspectiva, creo que el Corredor Labrador – Carapungo, cuya primera fase se anuncia como el tramo Labrador – Carcelén, creo digo, desde mi particular perspectiva, que consagra una visión de gestión del transporte motorizado en la ciudad que prioriza al vehículo particular, esto es así, ese modelo de gestión que resulta ya caduco, inconveniente, fallido en los países industrializados, en dónde en los años 50, cuando el vehículo era el Dios de la sociedad se impuso ese ese modelo, no es conveniente, más aún en una ciudad en la cual el 75% de sus habitantes no nos movilizamos en vehículo privado. Por qué creo que se prioriza al vehículo privado ahí, porque se nos muestra un corredor en el cual existen seis carriles para vehículo privado y dónde se anticipa que la presencia de ciclovías será para una segunda fase; voy a referirme, básicamente me voy a referir a este tema del corredor, de la inconveniencia del diseño como se nos ha presentado del Corredor Labrador – Carcelén en esta primera fase.



El 85% del arbolado que actualmente existente ahí va a ser afectado, va a ser removido, 839 de 988 árboles, se va a mantener el 15%, nada más 149; se nos dice, y esto cumpliendo la normativa nacional, que esa remoción necesaria para hacer esta infraestructura debe significar una compensación de 10 a 1, es decir, que por esto 839 árboles que van a ser removidos, debemos tener 8.390 ¡fantástico!, eso nos hace prever que ese corredor debería convertirse, entonces, en una verdadera avenida verde, en un corredor de verdor con 8.390 árboles, mi pregunta es, ¿dónde, cuándo y cómo?, ¿no cierto?, que no se nos diga que esto se implementará en una segunda fase porque ahí veremos, no sé si las veredas dan para el diseño, pero en lo que yo he visto dibujado no veo dónde van a caber eso 8.390 árboles, porque esos deberían estar puestos ahí, en donde se van a remover los 839.

Este tema es otra de mis inquietudes, ¿se ha socializado con los vecinos?, porque yo creería que no, porque han habido varias voces de vecinos de ese sector que les preocupa muchísimo esta remoción del arbolado actualmente existente, es cierto que como todo ser vivo nada es eterno, ahí hay árboles que ya han cumplido su ciclo de vida, árboles que están muertos, árboles que han sido agredidos y que no han logrado una talla suficiente, pero también hay otros imponentes, tal vez, que merecerían la condición de árboles patrimoniales; entonces, lo que tiene que mostrársenos es ¿cómo esta transformación se va a dar?, ¿cómo estos 8.390 árboles van a ser plantados o no en ese corredor?, que como digo yo, está priorizando al vehículo privado y no contempla la presencia de ciclorutas, una compañera concejala decía que eso significaría un retroceso, creo que exageró un poco, de miles de años, de decenas de años, digamos, ¿no cierto?, decenas de años conviven en nuestra ciudad vehículos motorizados y bicicletas, pero eso no va a estar presente, se dice que en una segunda fase; en una segunda fase ¿dónde?

Hemos conversado sobre este tema, señor Secretario, con usted en mi despacho, usted sabe que esa ha sido una inquietud permanente mía, y este diseño es porque así lo establece una consultoría del 2016 y el IMP establece estos diseños, genera los diseños, porque así lo establece la consultoría, yo le decía en alguna ocasión a usted que espero que esto no este escrito en piedra, si se ha consultado o no diseños alternativos, porque hay voces que manifiestan que si es posible cambiar esta visión de planificación de la ciudad, y si vamos a hacer uno de estos corredores en una fase inicial incorporar de una vez ahí la bicicleta, incorporar la cicloruta, las ciclovías.

Usted nos ha señalado cuando se refería en el punto dos a esto de la garantía del servicio del transporte público, que esta red de ciclovías global en la ciudad se iba a considerar en una consultoría, ahí viene nuevamente la pregunta, ¿cuándo, cómo?, recordarle señor Secretario, la urgencia de que se convoque a esta mesa de movilidad sostenible, un espacio que no ha estado funcionando, un espacio que no ha cumplido el rol de consultoría de discusión, espacio al que debería invitarse, que tiene que



integrarse por miembros de la sociedad civil también, con el voto de alguno de ustedes, con la oposición de muchos de ustedes también, compañeros concejales, yo fui electo representante de este Concejo para integrar esa mesa de movilidad sostenible que no ha sido todavía convocada; entiendo que ahí, justamente, porque esto no estuvo operativo, se tiene que establecer los mecanismos para ver cómo se incorporan los representantes de la sociedad civil, pero eso tiene que ser ya, porque el tiempo va pasando, nosotros tendremos un año más de gestión y después de esto vendrán otros y si estas cosas no se resuelven van a seguir siendo postergadas, si, la bicicleta está llamada a convertirse en un modo de transporte sostenible y alternativo válido.

Finalmente, sobre el tema el Corredor Central Norte, sobre el cual me he referido en ocasiones anteriores en este Concejo y lo han expresado varios de los compañeros concejales; el concejal Collaguazo lo calificaba como una barbaridad y en efecto, así es, esto que tengamos ahí unas unidades que no cumplen lo que todos los demás están obligados a cumplir, que no hayan, que está circulando sin contar con la matrícula y que no hayan pasado las revisiones eso es inverosímil, eso no puede ser así, porque eso está poniendo en riesgo la vida de los pasajeros que transporta. Que se hayan cobrado \$47.000,00 dólares en multa por ese incumplimiento no compensa para nada la ofensa que este operador ya le ha infringido a la ciudad con el incumplimiento de las normas que está obligado a cumplir; entonces, más que cobrarles la multa hay que decirles ahora a ellos ¿cuándo van a cumplir las obligaciones que deben decir?, y esto, uno escucha las voces de algunos de los asistentes acá que cuando mencionamos esta ofensa, porque es eso, la forma en la que está funcionando el Corredor Central Norte, señalan, dicen bueno, y ellos han ganado el nuevo concurso, eso señalan ellos; entonces, eso tiene que ser observado y aquí ya han planteado con acierto varios de los colegas que ese concurso tiene que ser revisado, tiene que ser dado de baja, tiene que ser multado.

Gracias señores, pero les voy a pedir que por favor no aplaudamos, porque este es un espacio de debate en el cual no venimos a decir las cosas para recibir los aplausos, sino porque es nuestra obligación en cumplimiento de una conscripción cívica, porque eso es el ejercicio de la concejalía.

Esas las observaciones señora Vicealcaldesa, y resumiendo, señor Secretario y con el afán no de lincharlo, no de señalarlo a usted que también cumple un rol sacrificado e importante, ¿no cierto?, no se trata aquí de venir a arrastra funcionarios, pero dar criterios que puedan orientar, y me parece que en ese orden habría que, hablo desde mi perspectiva, habría que revisar el diseño de este Corredor Labrador – Carcelén, porque no me parecería el adecuado; yo anticipo que esta remoción de los 839 árboles va a doler muchísimo a un amplio sector de habitantes del norte de la capital, pero sí tiene que hacerse, lindo tener ahí 8.390 nuevos árboles, ese va hacer un cambio, pero estos árboles y la posibilidad de que peatones y ciclistas también circulen por ese, que va a



ser un corredor que si queremos cambiar el panorama global de la ciudad tendría que hacerse bajo estos parámetros.

Muchas gracias Alcaldesa.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Me indican desde la Procuraduría Metropolitana que se está ya elaborando el pedido formal para la reunión, la cita oficial con el Procurador General del Estado para tratar este tema puntual, el día de mañana o ahora más tarde ya que esté listo el documento formal haremos la firma correspondiente, y aprovecho de manera, en este medio, pedirle a la Procuraduría General del Estado que atienda con celeridad este pedido que vamos a hacer de manera oficial.

Tiene la palabra la concejala Gisela Chalá.

Concejala Sra. Gissela Chalá: Gracias Presidenta, buenas noches con todos y todas.

Antes de iniciar esta sesión me había encontrado con algunos compañeros, hace un momento, y me decían, tres años desde que dejaron la Comisión y no se han cumplido nuestros derechos, mi solidaridad para quienes siguen esperando pacientemente, porque han pasado tres años, que sus derechos observados e incluidos en la Ordenanza 188 sean cumplidos, esa entre tantas deudas, señor Secretario, es con lo que usted se ha encontrado.

La Ordenanza Metropolitana 017, sancionada el primero de diciembre, que quizás usted Alcaldesa recordara muy bien, cuánto nos costó aprobar esta ordenanza, nuestra defensa por los parámetros de calidad, por incluir el Corredor Labrador – Carapungo fue uno de nuestros aportes a esa ordenanza; por lo tanto, poder hacer este análisis desde la disposición transitoria décima tercera que señala que:

“La Secretaría de Movilidad en coordinación con la empresa responsable de la obra pública, en el plazo de 3 meses, estaba, contados a partir de la sanción de la presente ordenanza, presentará al Concejo Metropolitano el proyecto del Corredor Labrador – Carapungo y ramal Comité del Pueblo – La Bota, eso no hemos escuchado en esta tarde; sustentado técnica y financieramente.”

Ya estaba listo, algunos compañeros concejales lo han planteado; la Administración tenía previsto algunas fechas que, evidentemente, entre administración y administración no se han podido solventar y cumplir, pero quiero recordar el objetivo de la construcción de este corredor es que los ciudadanos y ciudadanas, los vecinos y vecinas de las parroquias rurales tengamos acceso e integración al Metro de Quito, así como también el fortalecer la demanda a este subsistema de transportes.



El Metro de Quito necesita estos corredores, la ciudadanía necesita estos corredores y ¿qué pasó con los estudios previos?, se habla de otras consultorías, ya se tienen, ¿se ha pensado en el modelo de movilidad accesible a personas que tienen o que pertenecen a los grupos de atención prioritaria?, ¿cuál es la hoja de ruta?, este es uno de los tantos corredores, tenemos pendiente el que llega hasta El Quinche, porque el Metro de Quito no debe ni puede ser parte de esos sistemas de privilegios, sino más bien lo más democrático que tiene una ciudad es el transporte, porque permite redistribuir y acercar a los servicios.

No se ha planteado, no nos dan dicho tampoco cuánto en recursos significa introducir a la demanda al Metro con este corredor; la sostenibilidad, algo que en estos momentos es un proyecto pero que debería ser un proceso; el sistema y el subsistema Metro de Quito, Calderón, Carapungo, Guayllabamba y los cantones conurbados, a esos sectores es que íbamos a abordar con este corredor, no lo que ya está, y nos hemos encontrado señor Secretario, y de la manera más respetuosa, coincido con usted concejal Carrión, esta fiscalización que no debe ser para destruir, ni para generar situaciones adversas en las personas, sino más bien una fiscalización que debele nudos críticos para que puedan ser resueltos.

Definitivamente, el Corredor Labrador – Carapungo tenía o llegaba con una oportunidad de planificar la movilidad, lo que usted encontró hace seis meses o quizás menos, es un caos en estos momentos, pero este Corredor Labrador – Carapungo era planificar la movilidad haciendo énfasis en corregir estas distorsiones históricas de la segregación espacial y juntarnos al hipercentro; el hipercentro que tiene las instituciones, que tiene los hospitales, ya en la pandemia vimos una serie de elementos que siempre los colocó y no los voy a repetir, pero tenía la necesidad de resolver temas pendientes, estas deudas pendientes con la ruralidad, disminuir brechas de desigualdad porque el transporte es precisamente eso.

El Metro de Quito, el Sistema Integrado de Transporte no tiene que ser visto nada más de una forma como nos movemos, sino como un modelo de ciudad; un modelo de ciudad que pretende atender a todos y todas, es necesario cumplir con lo mandado o con el mandato que tiene la Constitución de la República del Ecuador, el derecho a la ciudad, la función social y ambiental, esto no está pasando con esta planificación que hoy nos han presentado, la función social del transporte público, no por gusto el transporte público está considerado como un servicio estratégico, y de esa forma tenemos que abordarlo; un transporte público para la gente desde la gente, con calidad y calidez; un transporte que debe ser incluyente, que rompa esos parámetros que son egoístas, Quito sigue siendo una ciudad egoísta en torno a la movilidad, no genera esas condiciones y esa garantía de accesibilidad universal; queridos compañeros a ustedes también les toca trabajar en eso, ¿cómo se incluyen las personas con discapacidades en sus unidades?, eso es un tema que queda pendiente, que debe ser visto, como ya lo



habíamos planteado señor Secretario, dentro de los parámetros establecidos de calidad y de calidez.

Sin duda, esa vigilancia permanente que debe tener la Secretaría como ente rector de la movilidad va más allá de las APP que decían que iban a crear, de las consultorías, basta con amanecer en los barrios populares antes de las seis de la mañana y usted y su equipo se dará cuenta de la necesidad que tenemos para poder abordar estos temas.

La función ambiental, ¿qué pasa con los árboles?, ¿cómo nosotros combatimos esas islas de calor?, la planificación que nos han presentado definitivamente las aumenta, se impermeabiliza más el suelo, ¿y los árboles?, y muchos dirán que importa más la gente o los árboles; tenemos que buscar, ese es el rol del Municipio, generar armonía, articular, los derechos humanos, si, los derechos de la naturaleza también, y para eso tenemos la planificación, no tenemos que abordar y sumarnos a estos problemas urbanos que tiende al cambio climático, ¿qué pasa con la pirámide invertida?, señor Secretario, ¿por qué no está contemplada aquí?, donde la prioridad es el peatón, el ciudadano de a pie, después las bicicletas, las motos, el transporte público y por último esa visión autocéntrica que se plantea en este modelo.

Las paradas, ¿cuánto cuestan esas paradas?, y quiero decir que lo que más me preocupa no es que el corredor tenga la primera fase, eso mal que bien ya existe, no se ha tomado en cuenta lo que no existe, el Corredor Labrador – Carapungo tiene que servir a esos sectores que no cuentan con el servicio, dice 10 minutos en hora pico los intervalos, por favor, eso no puede ser, 10 minutos, la gente tiene que llegar cuándo desde tan lejos.

Voy a ir cerrando, el modelo Metro Cultura que debería ser para el Sistema Integrado de Movilidad, las rutas alimentadoras, el concurso tan cuestionado, el máximo, enhorabuena lo que nos acaba de manifestar Presidenta, que se revea pero tomando las decisiones adecuadas, porque no puede seguir, no se pueden tomar decisiones sobre el cuestionamiento; voy cerrando, ese modelo que nos han planteado para el Corredor Labrador – Carapungo tiene que ser así, pensando primero en lo que está desatendido, ya está, lo que ustedes no se están presentando hoy señor Secretario, no es la primera fase del corredor, es repotenciar lo que mal o bien existe; y miren, es solo darse cuenta a quienes van a servir con esa cobertura del Corredor Labrador – Carcelén, otra vez al hipercentro, y las parroquias rurales seguirán siendo parte del patio trasero, eso no puede seguir pasando; la plata está, los estudios están, simplemente hay que tomar decisiones pensando en cómo se corrigen estas distorsiones históricas, cómo se reparan esos derechos que quedan pendientes y, sobre todo, cómo se construye una ciudad mucho más incluyente.

Gracias Presidenta.



Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Tiene la palabra el concejal Juan Carlos Fiallo.

Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo: Gracias señora Vicealcaldesa.

Aquí nos estamos o estamos atrapados en una discusión, creyendo que lo que se tiene que hacer es mover trenes o mover buses o mover articulados, cuando lo que se tiene que movilizar son personas; personas que tengan la garantía de estar seguras, de ser atendidas con calidad y de ser atendidas también en los horarios que ellos necesiten; por lo tanto, la premisa fundamental para poder discutir todo esto es que no se mueven trenes ni buses, se movilizan personas a donde tienen que llegar en las mejores condiciones; por lo tanto, y ya dicho casi todo aquí por las concejalas y concejales, solamente quiero hacer unas preguntas muy puntuales.

¿Cómo se va a solucionar el medio de pago si el sistema no se integra y no existe un sistema integrado de recaudo que homologa el pago?, ¿qué vamos a hacer?, ¿van a pagar en los buses, van a pagar en efectivo?, ¿los del trole van a pagar con tickets?, ¿los del Metro van a pagar con nuevas tecnologías?, es decir que, si no tenemos el sistema integrado y el sistema integrado de recaudo, los diferentes medios de pago van a ser totalmente un caos y que no se podrá tener un ingreso controlado.

Como segunda pregunta, ¿cómo se va a mantener la tarifa social de hasta 60 centavos si el sistema no se integra?, se suponía que dentro de la ordenanza se pagaba por el Metro 45 centavos y 15 centavos adicionales por la integración lo que hacía una tarifa social de máximo 60 centavos, si el sistema no se integra pagarán 35 centavos en cualquier tipo de los otros transportes más 45 centavos del Metro lo que ocasionará la suma de 80 centavos, ¿dónde está entonces la tarifa social que se planteaba en la ordenanza?, por eso es fundamental que se comprenda que se tiene que integrar todo el sistema de transporte, no es cuestión de que aquí se quiera postergar eso, es la necesidad de cumplir con lo que dice la ordenanza y de cumplir también con el sentido social y económico que tienen las familias en el Ecuador y en Quito, específicamente.

¿Cómo se van a cancelar los montos de los contratos o cómo se puede determinar el reparto entre las diferentes rutas dadas si el fideicomiso global no se implanta?, cómo se va a hacer para recoger lo que el Metro tiene que, con su demanda, tiene que ingresar, lo que hace pasajeros que tiene que ingresar, y con los contratos que tienen los diferentes transportistas, cómo se va a hacer si el fideicomiso global no existe; cómo se puede, entonces, determinar cámaras de compensación por recorridos que se vayan a hacer para cambiar el modelo por pasajero a kilómetro recorrido o mixtos, si se da esto, si el fideicomiso no existe; cómo se va a cancelar, por mucho que tengan los contratos bajo el brazo, cómo se va a determinar el pago a todos los transportistas; cómo se garantiza el servicio hacia los barrios más alejados, si el diseño de las rutas no responde



a una premisa de calidad, servicio y solidaridad; cómo hacemos para que el transporte público pueda llegar hacia los sectores populares, los más alejados, si es que el diseño de rutas no contempla esto.

No se trata solamente de hacer negocio sino de dar un servicio, y se tiene que implementar con claridad unas rutas que sirvan a la gente, porque nuevamente repito, nosotros movilizamos personas, no se movilizan buses ni trenes, se movilizan personas hacia los sitios donde tiene que llegar en las mejores condiciones; ¿cómo se define el ingreso y el pago a los transportistas que hacen el servicio en las diferentes rutas?, ¿cómo se define el subsidio, la cantidad de subsidio que tiene que darse, si es que lo hay o no, si no se tiene un control?, por eso es que no solamente son los subsidios que pueden dar las dos empresas; que además, tiene que el Metro comprender que tiene que integrarse al sistema de pasajeros y a la Empresa de Pasajeros, porque el Metro, por muy caro que sea y vaya por abajo, simplemente es un subsistema de transporte de la ciudad, y quién maneja el transporte en la ciudad se llama la Empresa de Pasajeros; entonces, el Metro debería integrarse a la Empresa de Pasajeros, no al revés.

¿Cómo se van a resolver todos estos problemas o hitos si no existe una autoridad única que maneje todos los ingresos operacionales y no operacionales?, ¿cómo podemos?, ¿cómo se puede resolver todo lo que está pasando en el transporte y en la movilidad de la ciudad de Quito, si es que no existe una cabeza que coordine con el resto de las instituciones para que funcione adecuadamente el sistema?, se puede tener brazos, piernas, lo que usted quiera, pero la cabeza es la que tiene que organizar todo, y la autoridad única es la cabeza, la que va a determinar el control de los ingresos operacionales en cada uno de los subsistemas, pero que también controle los ingresos no operacionales que pueden darse por publicidad, por multas, por zona azul, etc., donde la AMT también tiene que estar integrada, porque al fin y al cabo ella es parte del sistema de tránsito de la ciudad.

Por lo tanto, señora Vicealcaldesa, y con todas las consideraciones que le guardo yo al Secretario de Movilidad, estas preguntas tienen que tener unas respuestas claras, porque si no resolvemos esto, no resolvemos lo fundamental que es el sistema de transporte de Quito y el sistema de movilidad, porque en este sistema tiene que estar el peatón, bicicleta, motos, etc., los diversos medios de transportes y se debería legislar ya con scooter, etc., para que vaya eso; por lo tanto, solamente esto, estas preguntas para por fin integrar un sistema de movilidad que movilice personas no solamente trenes, ni buses.

Gracias señora Vicealcaldesa.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Tiene la palabra el concejal Luis Reina.



Sale de la sesión la concejala Mgs. Soledad Benítez, a las 18h50. (15 concejales).

Concejal Luis Reina: Buenas tardes, muchas gracias.

¿Por qué hicimos este pedido?, porque nos interesa que se organice y se reorganice el transporte público de pasajeros, porque debe entrar a operar el Metro y el transporte público en superficie no puede seguir siendo el mismo, pero no debemos esperar a que entre a operar el Metro y ese momento entrar a resolver y a tratar la serie de cosas que hay que hacer para servir a la gente, por eso solicitamos, y dado que contamos con la presencia de quien hace el servicio de transporte. El Concejo no tiene capacidad administrativa, esto le corresponde al Alcalde con sus diversos departamentos y entidades, porque si no van a la Secretaría y dicen el Concejo no resuelve, y son cosas, nosotros no manejamos presupuesto, nosotros no tomamos decisiones administrativas, le corresponde al Alcalde y le corresponde a cada entidad hacer eso.

Nosotros, señor Secretario, demandamos la visión del transporte y las acciones que se están haciendo para cuando opere el Metro, y usted es responsable también de lo que sirva el Metro, de lo que sirvan en superficie y de lo que sirva la Empresa Municipal de Pasajeros, no vos va a decir “yo no soy el Gerente de la Empresa Municipal de Pasajeros”, se entiende que la Secretaría es el ente rector y por lo tanto tendrá que dar cuentas, y por eso es que demandamos y exigimos; partimos de la conciencia de que las rutas y las frecuencias son de propiedad pública y que le corresponde al Municipio administrar; las rutas y frecuencias se deben estructurar y reestructurar en función de la necesidad del servicio, que sea integrado, que sea transversal, que logre la cobertura a ciertos sectores que necesitan ese servicio, y para cobertura tienen que estar habilitadas las vías, tienen que haber paradas, tiene que haber inversión pública en esa reestructura también, porque no solo es que se mueven los trenes, no solo es que se mueven los buses, sino que los buses se mueven en una ciudad tal cómo está estructurada y ahí generan costos y costos de la prestación del servicio.

Yo veo con preocupación sobre el carril exclusivo, yo prefiero hablar así, sobre el carril exclusivo hacia Calderón, nos están dando las vueltas, nos quieren amarrar la cabeza, se ponen a hablar de lo que hay que defender, de los árboles, y no se ponen hablar del servicio, es más, lo subdividen, la primera parte, la segunda parte y generan una subdivisión; demando poner todo el esfuerzo para poner inmediata puesta en servicio del carril exclusivo para toda la parroquia de Calderón, no puede ser posible que primero vamos hasta Carcelén y después vamos hasta, y nunca, ni siquiera en las láminas consta Calderón y Carapungo, ni se lo menciona; y lo que es más, se abandona otra necesidad, del Comité del Pueblo, ni siquiera se lo menciona, esto es grave Secretario; se está dejando afuera sectores sociales, esto es de lo que podemos ver,



porque no se tiene la gentileza, y de rutas y frecuencias hablamos y no pudimos ver con un color el paquete uno, con otro color el paquete dos, no tenemos, blanco y negro, el compañero me recuerda que nos pasaron unas fotocopias, para mí es una sutileza la consulta al Procurador General del Estado, crean conflictos jurídicos y crean conflictos técnicos para después buscar abogado que resuelva las cosas.

Demandemos la autonomía del Concejo para decidir, asumamos la responsabilidad, por eso la pregunta es, hay el descontento, hay el cuestionamiento, no está adjudicado todo el sistema, hay que resolver, yo no digo que anulen ni que hagan válido, yo demando y pregunto ¿cuándo, cómo se va a resolver?, eso digo yo, porque los que dicen que se anule están diciendo no puede haber concurso, ¡si tiene que haber concurso!, ¡si tiene que ejercerse la autoridad y el Municipio tiene que establecer los paquetes!, de tal manera que permita la integración al Metro, que permita el servicio a todos los barrios, que permita la estructuración transversal de este servicio.

¿Con qué criterio se armaron esos paquetes?, y comienzan a hablar de que son los que tiene músculo y los que son sólo hueso, demuestre que están hechos técnicamente y no me digan “yo vine en noviembre”, ¿dónde estaba Santiago Guarderas?, ¿dónde estaba y qué atribución tenía Santiago Guarderas?, delegación de Jorge Yunda para hacer la cabeza fundamental en Movilidad, así es que sabe muy bien, y aquí en este Concejo se decía, “yo me hice cargo de las frecuencias”, “yo me hice cargo de la tarifa”, “yo me hice cargo de tal parte de la ordenanza”, así es que no eludan, háganse cargo de lo que hicieron, háganse cargo, Coalición por Quito hágase cargo de lo que está Quito como la administración de los alcaldes hasta ahora tenidos; asuman la responsabilidad.

Sale de la sesión la concejala Sra. Gissela Chalá, a las 18h54. (14 concejales).

Creo que hay que pensar en la autoridad única y generar una estructura, una parte reguladora, una parte rectora, otra parte que fiscalice, no puede ser el mismo que dicta las políticas, el mismo que ejecuta y el mismo que se controla, por lo menos tiene que tener tres partes independientes, una parte que dicta las políticas, otra parte que administra y hace realidad esas políticas, y otra parte que fiscaliza y controla, creo que hay que pensar en una estructuración administrativa con una autoridad única, sí, con una autoridad única.

Señor Secretario, con esta reestructuración de rutas y frecuencias, con esta entrada en funcionamiento del Metro, ¿qué dimensión debe tener la Empresa Municipal de Pasajeros?, ya está el estudio, va paralelo al Metro, ¿qué dimensión debe tener la Empresa Municipal de Pasajeros?, ¿ya está el plan de adquisiciones?, ¿ya está el presupuesto?, y de esas adquisiciones ¿cuántos van a ser eléctricos?, porque esa debe ser la tarea, pero no partir del supuesto de que ahora son tantos y se mantiene el mismo



número, y Secretario ¿se podrá hacer el concurso de rutas y frecuencias teniendo una Ordenanza 12806 sin cerrar? hay que cerrar eso y hay que tener la claridad, ¿entran esas rutas al concurso, no entran a ese concurso, se asignó con eso?, y terminó ahí.

Muchas gracias.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Tiene la palabra la concejala Blanca Paucar.

Salen de la sesión los concejales Mónica Sandoval, Mgs. Juan Carlos Fiallo; y, Sr. Luis Robles, a las 18h59. (11 concejales).

Concejala Lda. Blanca Paucar: Gracias Presidenta, buenas noches con todos y con todas.

Se han vertido una serie de criterios, observaciones, en este sentido, la razón de ser para esta sesión, la información que se ha requerido es para la atención a la gente, es para la atención a los ciudadanos, tomando en consideración que el Metro de Quito es la mayor inversión en cuanto a movilidad y que tendrá un enorme impacto en el funcionamiento de la ciudad al constituirse en el eje estructurador de una red integrada de transporte público de la ciudad.

Una de las metas y también un desafío para Quito es lograr un sistema de transporte público consolidado, dentro de la ejecución e implementación del Metro no se ha considerado sobre las intervenciones del espacio público, se ha escuchado mucho, pero no estamos hablando sobre ese tema que también es integral en torno a las estaciones, ya que al no contar con un diseño urbano adecuado genera un déficit tanto cualitativo, como cuantitativo de espacio público, así como conflictos en la movilidad y accesibilidad del peatón; por lo que se debe presentar, señor Secretario, estrategias y acciones que consideren al espacio público como una herramienta esencial para la transformación urbana, para alcanzar una ciudad sostenible, con el fin de crear una red verde, atractiva y caminable que se articule, las mismas que deben ser integrales y no como proyectos puntuales, por aquí una cuadra, dos cuadras o tres cuadras, no, tiene que ser toda la red que se conecten a las personas con lugares atractivos, que los alienten a quedarse, con una diversidad de lugares y atractivos a lo largo de toda la ciudad, para esto se tiene que coordinar con las diversas entidades públicas.

Señor Secretario, para construir estas ciudades más humanas y visibles es necesario implementar estrategias urbanísticas, lo había mencionado, centradas en las personas, porque ahí se tiene que fortalecer el uso del transporte público, eso es lo que estamos hablando de manera reiterativa, estimular la caminata y el uso de la bicicleta, limitar el



uso del automóvil, aumentar las áreas verdes, apropiarse de los espacios públicos y en definitiva aplicar la escala humana en el diseño urbano.

Es importantísimo para todos nosotros, dentro de las observaciones que ya se le ha hecho llegar, con respecto a la transportación pública, en el punto de organización y estructuración de las rutas del sistema de transporte tengo algunas preguntas, y estas son, ¿sí se ha pensado en implementar una caja común?, ¿qué criterios se utilizan para diseñar una ruta de transporte?, el tema de la participación ciudadana, que es fundamental para determinar si las rutas del transporte público son adecuadas y suficientes en el territorio y en cada una de las localidades, ¿cuáles son las tarifas, los subsidios focalizados?, no se ha presentado tampoco aquello, deberían coordinar para presentarnos; respecto al trato especial a las personas con vulnerabilidad, nos han hablado de hacer unos espacios muy limitados pero, lamentablemente, no presentan un plan, por ejemplo, de capacitación a los señores conductores, a sus ayudantes y a la ciudadanía para un mejor trato, adecuado a la ciudadanía, porque ahí sí creo que nos quedan debiendo muchísimo quiénes ya subieron, inclusive, el costo de la tarifa y; sin embargo, no ha cambiado es actitud.

Con respecto a la concesión de rutas y frecuencias, si se han socializado no nos han dicho, en los barrios nos han dicho que no, sería importantísimo que lo hagan en cada una de las parroquias de todo el Distrito Metropolitano de Quito, con énfasis por supuesto, en el área urbana que viene directamente y con los alimentadores en los espacios o la red que integra en el espacio rural; dentro de la otra pregunta sobre las garantías del servicio de transporte público de calidad y de oportunidad, quiero preguntarle también y quisiera mencionarles para no leerles, dentro del Código Municipal el artículo 2821, sobre la planificación de la movilidad, que se tiene que ir considerando y, en este sentido, preguntarle ¿qué acciones se han tomado para incentivar el uso del transporte público y el uso de la bicicleta?; también, ¿cuál es la entidad encargada?, ¿qué están haciendo?, ¿cuáles son los informes?, ¿cuál es el balance del cumplimiento de los indicadores establecidos sobre el tema del respeto a los horarios?, el tema de la operación para que no anden luego de carreras y de sustos, hasta ahora se ve esa situación y no hay ese control; quisiera también preguntar si se están coordinando sobre el tema de las estaciones del Metro, que estén integradas con rutas caminables y con las ciclovías.

Uno de los temas que también es importantísimo es sobre si se ha considerado el diseño de aceras y calzadas al interior para favorecer el transporte colectivo, no se escucha y por eso es mi insistencia, y dentro del inventario de los autobuses que cada operadora presenta, la Secretaría de Movilidad, quisiéramos saber cuál es el estado en el que se encuentra, creo que son las que de alguna manera también van a operar, y también nos han hablado sobre el tema de los buses eléctricos, que tampoco se menciona, bueno ahí algunas preguntas que tengo que les voy a pasar, inclusive, por



escrito, porque tengo alrededor de unas 50 preguntas que la ciudadanía necesita conocer, y por qué le digo, porque esto no se ha socializado; cuando nosotros hemos hecho conocer, con las pocas horas que nos han entregado, pues, desconocen totalmente; entonces, aquí hay que hablarles, si, técnicamente, pero la ciudadanía que nos está escuchando quieren saber hasta dónde van a llegar las rutas, si en el sector del sur, usted conoce San Francisco 1, San Francisco 2, ¿cuál es la ruta que les va a alimentar,? en el sector de Turubamba, lo más alejado, San Juan de Turubamba, del sector de Quitumbe, ¿cómo está integrado?, le dejó estas preguntas también que son importantísimas para los ciudadanos, quienes son la razón de ser, que van a ir a servirse, por supuesto, del Sistema del Metro.

Hasta ahí presidenta.

Sale de la sesión el concejal Sr. Juan Manuel Carrión, a las 19h08. (10 concejales).

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Gracias, señor Secretario por favor constante el quórum.

Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo: Sí señora Alcaldesa, cumplo su disposición, siendo las diecinueve horas con nueve minutos se encuentran presentes en la sala once miembros del Concejo Metropolitano.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Tienen la palabra el concejal Fiallo, el concejal Marco Collaguazo y la concejala Paulina, un que no tenemos quórum.

Concejal Sr. Omar Cevallos: Gracias Alcaldesa.

Ya no hay, lo que yo iba a sugerir es que actuemos igual que con la Empresa Metro, enviemos todas las preguntas los concejales y es necesario tener otras sesiones para que nos vayan contestando todas las inquietudes, esto lo sugiero ya fuera de la sesión.

Gracias.

Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito (S): Gracias, así es señor Secretario, por favor, usted ha tomado nota de todas las inquietudes de los concejales.



Señor Secretario del Concejo, al ser las diecinueve horas con diez minutos damos por clausurada la sesión.

Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo: Se toman señora Alcaldesa, siendo las diecinueve horas con diez minutos, se clausura la sesión extraordinaria 215 del Concejo Metropolitano, buenas noches señora Alcaldesa, señoras, señores y concejales.

Siendo las diecinueve horas con diez minutos del veintiséis de abril del año dos mil veintidós, se clausura la sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito.

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. Sr. Víctor De La Cadena		✓
10. Abg. Eduardo Del Pozo	✓	
11. Mgs. Juan Carlos Fiallo		✓
12. Sr. Francisco García	✓	
13. Sra. Ligia Guevara	✓	
14. Ing. Andrea Hidalgo		✓
15. Sra. Paulina Izurieta	✓	
16. Sra. Amparito Narváez		✓
17. Sr. Orlando Núñez	✓	
18. Lic. Blanca Paucar	✓	
19. Luis Reina	✓	
20. Sr. Luis Robles		✓
21. Mónica Sandoval		✓



22.Dra. Brith Vaca Chicaiza, Alcaldesa Metropolitana (S)	✓	
--	---	--

DRA. BRITH VACA CHICAIZA
ALCALDESA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (S)

ABG. PABLO SANTILLÁN PAREDES
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Verónica Loachamín	Gestión de Concejo	10/09/2022	
Revisado por:	Rosa Moncayo	Asesora General	19/09/2022	