

ACTA No. 2018 – 222 – E

SESIÓN EXTRAORDINARIA DE 20 DE AGOSTO DE 2018

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓	
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓	
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA		✓
4. SRTA. CARLA CEVALLOS	✓	
5. ABG. DANIELA CHACÓN		✓
6. SRA. GISSELA CHALÁ	✓	
7. ABG. EDUARDO DEL POZO		✓
8. DR. PEDRO FREIRE	✓	
9. ABG. SERGIO GARNICA	✓	
10. DR. MARIO GRANDA	✓	
11. SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓	
12. ING. ANABEL HERMOSA	✓	
13. LIC. LUISA MALDONADO	✓	
14. DRA. RENATA MORENO	✓	
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓	
16. SR. MARCO PONCE	✓	
17. ECON. LUIS REINA	✓	
18. ABG. RENATA SALVADOR		✓
19. LCDO. EDDY SÁNCHEZ	✓	
20. SRA. KAREN SÁNCHEZ		✓
21. SRA. IVONE VON LIPPKE		✓
22. DR. MAURICIO RODAS, ALCALDE METROPOLITANO	✓	

SIENDO LAS NUEVE HORAS CON VEINTE MINUTOS DEL LUNES VEINTE DE AGOSTO DEL AÑO DOS MIL DIECIOCHO, SE INSTALA LA SESIÓN PÚBLICA EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, BAJO LA PRESIDENCIA DEL DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, CON LA ASISTENCIA DE LAS SEÑORAS Y SEÑORES CONCEJALES SIGUIENTES:

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

- | | |
|--------------------------|-----------|
| 3. SRTA. CARLA CEVALLOS | CONCEJALA |
| 4. SRA. GISSELA CHALÁ | CONCEJALA |
| 5. DR. PEDRO FREIRE | CONCEJAL |
| 6. ABG. SERGIO GARNICA | CONCEJAL |
| 7. DR. MARIO GRANDA | CONCEJAL |
| 8. SR. MARIO GUAYASAMÍN | CONCEJAL |
| 9. ING. ANABEL HERMOSA | CONCEJALA |
| 10. LIC. LUISA MALDONADO | CONCEJALA |
| 11. DRA. RENATA MORENO | CONCEJALA |
| 12. ING. CARLOS PÁEZ | CONCEJAL |
| 13. SR. MARCO PONCE | CONCEJAL |
| 14. ECON. LUIS REINA | CONCEJAL |
| 15. LCDO. EDDY SÁNCHEZ | CONCEJAL |

ADEMÁS ASISTEN LOS SIGUIENTES FUNCIONARIOS:

ECON. MIGUEL DÁVILA CASTILLO	ADMINISTRADOR GENERAL
DR. GIANNI FRIXONE ENRÍQUEZ	PROCURADOR METROPOLITANO (E)
ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO	SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

SEÑOR ALCALDE: Muy buenos días señoras, señores concejales, público presente, bienvenidos a esta sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito.

Señor Secretario, por favor, constate quórum.

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

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

Por favor, señor Secretario, dé lectura al orden del día.

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

SEÑOR ALCALDE: Pasemos al primer punto del mismo, por favor.

I. Resolución respecto del proceso de asignación de cupos de taxis, en función de los informes requeridos por el Concejo Metropolitano de Quito mediante Resolución No. C 211, de 6 de agosto de 2018.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Cabe señalar que dicha información fue remitida mediante circular de 14 agosto de 2018.

SEÑOR ALCALDE: Quiero solicitar al señor Procurador Metropolitano se sirva comentar respecto del tema para abrir el debate, señor Procurador.

DR. GIANNI FRIXONE ENRÍQUEZ, PROCURADOR METROPOLITANO (E): Señor Alcalde señores concejales muy buenos días. Efectivamente, a través de la Resolución No. C 0211 el Concejo Metropolitano dispuso que se profundicen los informes correspondientes de la Agencia Metropolitana de Control, a la Secretaría de Movilidad, y que en función de aquello, Procuraduría Metropolitana también emitiera un informe para determinar sobre la viabilidad o no de continuar con el proceso de regularización de taxis; dichos informes fueron presentados dentro del término concedido para el efecto, tanto por la Agencia Metropolitana de Control, cuanto por la Secretaría de Movilidad, así como también por la Procuraduría Metropolitana hasta el día martes de la semana pasada, fecha en la cual se entregó y se distribuyó el informe correspondiente, con lo que se ha dado cumplimiento a la Resolución No. C 0211, señor Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Señoras y señores concejales, tienen ustedes la palabra.

CONCEJALA DRA. RENATA MORENO: Gracias señor Alcalde, buenos días, buenos días compañeros concejales, a todo el público que nos acompaña también.

Lamentándome profundamente por no haber podido estar aquí en la sesión de 6 de agosto por reuniones que tenía pre agendadas y encontrarme con la sorpresa de una votación del Concejo mayoritaria, no unánime, en la cual se pedía información adicional antes de poder continuar con el proceso de taxis por parte de los concejales; la primera información, de lo que entiendo, que se pidió es efectivamente sobre el tema en Fiscalía, lo cual si ustedes no recuerdan mal, la primera resolución o la primera recomendación de la resolución de mayo, era justamente tener completamente diferenciado el tema judicial con el tema administrativo. Sin embargo, es uno de los puntos de los cuales se pide mayor información, eso obviamente vinculado también o en especial como dice específicamente en la resolución del 6 de agosto, especialmente lo relacionado con la realización de una

auditoría por parte de la Contraloría General del Estado; todos estos elementos que fueron además entregados en el tiempo que el Concejo dispuso a cada uno de los despachos, con el informe pertinente del Procurador Metropolitano, de acuerdo a la resolución para ver la posibilidad, y estoy repitiendo textualmente, ver la posibilidad de avanzar o no con el proceso de asignación de cupos de taxis.

Ingresan a la sala de sesiones las concejales: Sra. Ivone Von Lippke, y Lic. Susana Castañeda, a las 9h28 (17 concejales).

Digo esto que me ha sorprendido muchísimo, porque nosotros teníamos una resolución donde dábamos, incluso tiempo, y resulta que nosotros mismo aquí en el Concejo volvemos a trabar el proceso de asignación de cupos de taxis, vuelto a trabar este proceso, por supuesto entiendo perfectamente, causa no sólo las molestias si no la profunda incertidumbre a todos los compañeros taxistas, que al momento han tenido que tomar medidas, incluso, extraordinarias, y frente a esto quiero volver a abogar acá al Concejo, para que de una vez por todas demos de baja la resolución que ha venido trabando este proceso.

Es necesario, señor Alcalde, yo he visto que usted también ya envió el proyecto de reforma de Ordenanza para poder cambiar la Ordenanza en cuanto al plazo que ahora es obviamente necesario, nos comimos 60 días con la suspensión, luego nos hemos comido todavía un poco más de tiempo, ojalá entiendo yo ahora que necesitaríamos 90 días adicionales para poder aumentar el plazo, y cumplir con los requerimientos. Así es que, quisiera proponer una moción, señor Alcalde, y compañeros concejales, ojalá podamos tener el apoyo de todos para poder quitar ya la resolución que impide a la AMT, a la Secretaría de Movilidad y al Ejecutivo, continuar con el proceso de regularización, mejor dicho con el proceso de asignación de cupos de taxis, creo que es importantísimo esto; y, a la vez, solicitar a la Comisión de Movilidad que será quien tiene que conocer formalmente esta reforma de Ordenanza, para poder ampliar en 90 días el plazo, que dé un tratamiento extraordinario a este tema, a fin de que ojalá en la próxima ordinaria ya podamos conocer en primer debate esta reforma de Ordenanza necesaria, y continuar, además, con el proceso, pero yo creo que es importantísimo y que fue en realidad lo que nos motivó, y lo que me motivó a mí mismo a votar en mayo por esa resolución que ponía 60 días de suspensión, el tema de que se pueda hacer una auditoría, que se revise el procedimiento, pero el proceso tiene que revisarse cuando hayan terminado las etapas, y nosotros fuimos enfáticos, nosotros me refiero al Bloque de Vive, que esa vez fue quien mantuvo la posición de que hagamos la auditoría, que se revise cuál ha sido el proceso, pero que no suspendamos, que continúe el proceso; hoy tenemos, yo no sé si en ese

momento había muchísima gente que en su desesperación, incluso, buscaba cómo lograr tener su cupo, esa desesperación lo único que nosotros hemos hecho es aumentar la desesperación, y es frente a la desesperación donde efectivamente se pueden encontrar posibles actos delictivos, frente a una desesperación que, insisto, hemos sido nosotros mismos con estas resoluciones quienes hemos coadyuvado a que eso suceda.

Quiero invitarles, compañeros concejales, a que levantemos como digo ya cualquier traba que tengamos en este proceso, y que continúe de manera expedita, las auditorías y los controles tendrán que hacerse, y tienen que hacerse, pero tienen que hacerse en su momento cuando la Contraloría, efectivamente, asigne el equipo y lo haga de manera legal.

Señor Alcalde, esa es mi moción que se le dé de baja la resolución, esta sería la Resolución C 90 de 10 de mayo de 2018, donde nosotros habíamos puesto una suspensión que hoy nos permitiría poder continuar con el proceso, y a la vez quiero también añadir a esta misma moción, que se dé un trámite extraordinario a la reforma de la Ordenanza, gracias.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Claro que cuando no se asiste a las reuniones, las decisiones que tome el Concejo pueden causar sorpresa, porque se descontextualiza. Quiero hacerle saber a la concejala Moreno que la propuesta de que se cambie a través de una Ordenanza fue suspendida por el Procurador, y entendería yo que de acuerdo con el Alcalde de la ciudad, y acogiendo, efectivamente, esa propuesta del Procurador, es que se resolvió que vayamos por la vía de la reforma de la Ordenanza, con una mayoría de votos, y que se acompañe a eso la presentación de un informe, lo cual es absolutamente elemental, un informe detallado de lo que ha pasado.

Quiero también decirle a la concejala Moreno, que en esa reunión hubo varias novedades, lo uno importante, aunque ya se conocía de manera extraoficial, que la Fiscalía había intervenido sobre la documentación que reposaba en la Agencia de Tránsito, para ver cómo había avanzado el proceso de asignación de cupos; por lo tanto, los documentos estaban intervenidos, y parte de las consideraciones que se hizo es que se averigüe si es que eso no iba a impedir que los organismos administrativos del Municipio puedan acceder a esa documentación, utilizarla, aprovecharla, y eventualmente dar curso a que siga el proceso de asignación de cupos.

Quiénes reiteramos también en esa misma reunión algo que, al parecer no sabía ni siquiera la Administración, de que la Fiscalía había dispuesto que la Contraloría haga una auditoría especial sobre este tema, de tal manera que eran temas, así se planteó en la resolución, que se debían consultar con la Fiscalía en la medida que debíamos conocer el

contexto en el cual se tomaban estas decisiones, para poder avanzar en una eventual reforma de la Ordenanza.

También aparecieron otras cosas, como un señalamiento del concejal Páez, y la concejala Maldonado, de unas solicitudes de información respecto de unas entregas de cupos a algunas entidades que no habían sido respondidos, algunas creo que de hace ya algún tiempo, y que debían ser respondidos y calificados, cupos a organizaciones en contra de la Ordenanza, aunque en algún caso podría haber sido resuelto por un juez, y entonces, claro, si hay una disposición del juez a lo mejor eso tenía su base legal, pero otros casos que debían ser calificados, esclarecidos en esa reunión, y esa es parte de la información que se solicitó, de tal manera que ese es el contexto en el cual se dio esta resolución, y quiero destacar que cuando la Administración no presenta informes adecuados que permitan justificar, en este caso el levantamiento de una resolución, levantar la suspensión, uno no puede hacerlo, porque los concejales, todo Cuerpo Colegiado tiene que votar con motivación; es decir, con justificación plena de los actos que va a adoptar. Entonces, es una deficiencia administrativa no presentar los informes en su momento, y es sorprendente, déjenme decirlo, es sorprendente que si se quería agilizar el trámite como se resolvió en esa reunión, que en una semana se presente la propuesta de reforma de Ordenanza, no se haya hecho el esfuerzo necesario para esa propuesta de Ordenanza que ya existe, que ha sido entregada, no haya sido puesta en consideración de la Comisión de Movilidad, y que la convocatoria a esta sesión sea para resolver, y no para tratar la Ordenanza, es una deficiencia de la Administración de no agilizar las cosas apropiadamente, eso es lo que hay que tener en cuenta clarísimamente, es lo que hay que tener en cuenta sobre todo para los señores que están aspirando a obtener su cupo, creo que es evidente todas las deficiencias que han existido al respecto.

Yo quiero señalar que, más allá de algunas discrepancias de opinión que pudieran existir en el seno de este Concejo y que, efectivamente existen, creo que hay una opinión mayoritaria o significativamente mayoritaria, para que el proceso siga su curso, pero de una manera apropiada, y ese fue el espíritu de resolución de la semana pasada, que siga su curso de manera apropiada, eso es, que se pueda revisar la Ordenanza, cambiar los plazos; el Procurador, inicialmente, sugirió cambiar de plazos tope de 31 de agosto, cambiar los plazos de las etapas, y también mejorar algunos niveles de control de la Ordenanza; en realidad, parece que ha habido un cambio de criterio de la Procuraduría, en el sentido de que lo único que requeriría eventualmente es un simple cambio de plazo, y esa es la propuesta que nos ha llegado, etapas y control también se planteó, pero eventualmente, y para eso se requiere justamente, y para eso se pide un informe del

Procurador, para que con su aporte legal nos ayude a entender el alcance que debe tener una eventual reforma, para poder proceder de la forma más apropiada.

Yo, en ese sentido, creo efectivamente que lo que cabe en este momento, es que el Alcalde que puede hacerlo, entiendo que puede tener el consenso de la propia Comisión de Movilidad, pero si no puede el Alcalde convocar a una Comisión urgente de Movilidad para poner en consideración la Ordenanza propuesta, y poder avanzar urgentemente con los plazos, hoy mismo el Alcalde, el rato que terminemos el debate de este punto, puede él mismo convocar a una sesión extraordinaria de la Comisión de Movilidad, para poder evacuar este tema, y con ese informe poner a consideración inmediatamente en sesión ordinaria, el tratamiento de este punto.

Me parece a mí que quedan algunas tareas pendientes, y que de alguna manera debería considerárselo también como ya se dijo en la reunión anterior, me parece que hay que dar curso a los problemas de revisión, porque hay un montón de solicitudes de revisión en el proceso de asignación de cupos, y creo que hay que dar una salida a ese tema, lo cual no impide que se pueda continuar con el proceso de regularización, pero tiene que darse curso al proceso de revisión, y eventualmente en la reforma de la Ordenanza debería incluir, tal vez, un acápite en ese sentido, porque al parecer según informe de la Comisión, el instructivo no es suficiente al respecto.

Creo que se le debe dar respuesta, ojalá que ahora mismo a los pedidos de información respecto de la asignación de cupos que presentaron el concejal Páez, y la concejala Maldonado, de tal manera de tener un panorama más claro, y si no lo hacen ahora mismo porque no tienen la información a mano, que lo hagan también en un plazo perentorio, en el mismo tiempo necesario para convocar a la sesión extraordinaria de la Comisión, y vamos a dar curso a ello. Creo que es evidente que ha habido un interés, yo diría que generalizado, aunque con matices en que el proceso de regularización o de asignación de cupos llegue a sus mejores resultados.

Hay cosas que salen de las manos de los concejales, y que generan medidas de prudencia, como es la intervención de la Fiscalía, no podemos nosotros ignorar la intervención de la Fiscalía, sin llegar y sin intentar ni siquiera insinuar la culpabilidad de nadie, porque eso le corresponde a la Fiscalía resolver o a los jueces, ni siquiera a la Fiscalía, a los jueces les tocará resolver, pero evidentemente es un marco que genera profunda preocupación en cualquiera de los organismos municipales. Así que, desde mi punto de vista, no sé si podemos dar curso, Alcalde, yo he hecho algunas observaciones al informe, y algunos pedidos de información complementaria, no sé si seguramente hay otras preocupaciones en ese mismo sentido, y luego procurar un acuerdo.

Lo más importante, desde mi punto de vista, es que en un plazo máximo de 48 horas se pueda convocar a un Concejo extraordinario, sobre la base de que el Alcalde o el Presidente de la Comisión de Movilidad, convoque inmediatamente a una reunión especial de Movilidad, para que emita el informe correspondiente sobre la propuesta de reforma a la Ordenanza.

SEÑOR ALCALDE: Bien, yo creo que es importante aclarar ciertos puntos, y es que hay dos cosas muy distintas: por un lado, está la Resolución que el Concejo eventualmente tomará respecto a levantar la suspensión del proceso, ese es un tema; otro tema, es la reforma a la Ordenanza que amplía el plazo del proceso, es muy importante diferenciar ambas cosas, porque recordemos que actualmente tenemos un plazo, tenemos un plazo vigente hasta el 31 de agosto para terminar el proceso; por lo tanto, si el día de hoy el Concejo resuelve suspender o más bien dicho dejar sin efecto la suspensión del proceso, el día de hoy se lo puede reanudar, y eso debe ir en paralelo al tratamiento de la Ordenanza, que eventualmente ampliaría el plazo, algo que evidentemente se requiere.

Por lo tanto, yo creo que es importante entender que ambas cosas se necesitan, y la una no obsta la otra, porque creo que sí es necesario que este Concejo se manifieste respecto a levantar o no la suspensión del proceso, eso se tiene que decidir. Recordemos que en la sesión del pasado 6 de agosto se planteó aquello, pero luego la mayoría del Concejo, ciertamente no la unanimidad del mismo, resolvió que previo a discutir el levantamiento de la suspensión, se presenten estos informes; estos informes se han presentado dentro del plazo establecido; por lo tanto, yo creo que el día de hoy tenemos que resolver como lo ha planteado la concejala Moreno en su moción, si se levanta o no la suspensión del proceso, y eso debe ir en paralelo con el tratamiento del proyecto de Ordenanza que amplía el plazo, que como bien señala el concejal Albán, y estoy de acuerdo, tiene que hacérselo de manera expedita.

De hecho, quiero anunciar, ustedes han recibido en el informe que se presentó la semana pasada un borrador de este proyecto de Ordenanza, se lo ha circulado a todos los concejales, con el objeto de que todos tengan conocimiento de su contenido, que todos puedan participar en enriquecer ese texto.

Estoy de acuerdo que hay elementos, como los que menciona el concejal Albán, que se podían incluir, para eso justamente será el tratamiento en primero y segundo debate de este proyecto de Ordenanza, que quiero anunciar que el día de hoy, voy a remitir a la Comisión de Movilidad, efectivamente, para que se lo trate de la manera más expedita, sería parte incluso de la moción de la concejala Moreno, que se establezca en la moción que, además de decidir el levantamiento de la suspensión del proceso, también se exhorte

a un tratamiento expedito de este tema, que estoy seguro ocurrirá en la Comisión de Movilidad.

Insisto, el día de hoy yo estaré enviando este proyecto Ordenanza, pero esa es una cosa muy distinta a lo que a mi juicio el Concejo tiene que resolver hoy, que es si levanta o no la suspensión del procedimiento.

Señor Procurador, si por favor usted puede ahondar sobre este tema.

DR. GIANNI FRIXONE ENRÍQUEZ, PROCURADOR METROPOLITANO (E): Gracias señor Alcalde. Sí, efectivamente la Resolución C 090 debe ser objeto de pronunciamiento en la presente sesión, y de alguna manera ha sido recogido en la moción planteada por la concejala Moreno; importante considerar que en dicha resolución la suspensión fue otorgada por 60 días, y esos 60 días han transcurrido de alguna manera de pleno derecho, y la Resolución debe ser revisada y debería concordarse precisamente con la reforma del plazo, que básicamente lo que refiere al informe de la AMT, requiere de 90 días posteriores a la aprobación de la Ordenanza, para recuperar el tiempo que se empleó en la suspensión, así como el procedimiento legislativo con lo cual estarían expeditos para poder cumplir la etapa correspondiente del proceso; básicamente es lo que el Concejo debería conocer en base a sus competencias para poder avanzar con el mismo.

SEÑOR ALCALDE: En función de lo anterior, señor Secretario, someta a votación ordinaria la moción planteada por la concejala Moreno.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Gracias Alcalde. Es lamentable que, inclusive, miembros de la Comisión de Vigilancia desconozcan lo actuado por la misma Comisión, no es menor el hecho de que no hayan foliado las hojas, no es menor el hecho de que no hayan digitalizado la documentación, no es menor que el proceso esté viciado, que altos funcionarios de esta Administración están en procesos de investigación, no es menor, este Concejo no puede hacerse de la vista gorda, eso debe dejar claramente establecido, y que conste en actas, por eso la Comisión de Vigilancia muy aparte de la suspensión o no, acogió las ocho recomendaciones, eso quiero recordar, y los 60 días no era para dar de baja el proceso; nunca se propuso dar de baja el proceso, se dijo los 60 días para implementar las recomendaciones, que es diferente, y que esta Administración ha sido incapaz de implementar esas recomendaciones, y para variar ha tenido que esperar órdenes de fuera de este Municipio, de sus autoridades, para hacer las cosas que aquí mismo se han resuelto, como por ejemplo, la realización de la auditoría al proceso, y que ahora además lo que está pidiendo el Fiscal es que no sólo se audite el proceso, sino también el estudio; entonces, no es menor, a excepción del señor Administrador General, que fue el único que cumplió dentro de los plazos lo dispuesto por este Concejo, el resto

de funcionarios, los informes que presentaron fue un día más tarde, no pudieron justificar, ni siquiera argumentar el hecho de una posible no implementación de las recomendaciones.

Entonces, no se puede venir a decir aquí que ha sido capricho de este Concejo, suspender y parar un proceso que de por sí, nació mal; la Ordenanza no se creó para que el tema administrativo se haga mal, y el tema administrativo no es responsabilidad del Concejo, es responsabilidad de esta Administración y del señor Alcalde; entonces, es un error decir que nosotros hemos hecho perder el tiempo, cuando hay temas de fondo que como autoridades y representantes de la ciudadanía, deberíamos estar preocupados de que eso se resuelva; como no han hecho caso a las resoluciones de este Concejo, ahora sí ya tiene que hacer la auditoría el señor Alcalde por orden del Fiscal, al proceso y al estudio ya finalmente eso se va a hacer, en buena hora que se va a hacer, ese es el impulso que se ha entregado desde la Fiscalía.

El señor Procurador ha dicho, que no encuentra la manera de tener esa documentación, obviamente al Municipio no se ha entregado esa documentación, si no ha ido directamente a la Contraloría, ya nos enteraremos, pero que tienen que hacer la auditoría, la tienen que hacer; entonces, al parecer este Concejo no ha estado loco cuando resolvió que se tenía que hacer la auditoría.

El otro tema, el plazo, todos nosotros sabíamos aquí que no les iba a alcanzar, y que más allá de la suspensión de los 60 días, sabíamos perfectamente que en algún momento nos iban a pedir ampliación del plazo, eso lo sabíamos, que ahora quieran inculparse a miembros del Concejo, a este mismo Concejo, que por nosotros es la ampliación de plazo, es decir, es no haber estado presente aquí, necesitábamos ampliar el plazo desde hace rato, porque ya hubo una modificación de la Ordenanza, por eso tenemos la 193, si no hubiéramos ido tranquilamente ya hubo una modificación, y ahora tenemos adicionalmente una ampliación de plazo, pero eso es lo de menos.

Yo sigo insistiendo, nosotros jamás dijimos y sostengo mi palabra, jamás dijimos suspensión del proceso, dijimos corregir errores, y mejorar el proceso como tal, el proceso administrativo, para eso eran las recomendaciones, y para eso eran los 60 días.

Hay un tema que a mí me preocupa, señor Alcalde. Yo le mandé una comunicación a usted, y le repito cada vez que hablamos del asunto, preguntándole, como siempre lo hago, ¿qué pasó con esos incrementos de cupos que la Superintendencia de Compañías y la Superintendencia de Cooperativas dicen que han dado, al margen de la Ordenanza?; entonces, pregunto, ¿qué pasó?, ¿por qué?, ¿quién lo ha hecho?, ¿está o no al margen de

la Ordenanza?, ¿qué ha sucedido?, puede ser efectivamente que por los otros procesos anteriores a través de la judicialización se haya incrementado el cupo, porque han tenido el cuidado la Superintendencia de Compañías y de Cooperativas, de señalar año por año cuánto ha sido el incremento; hasta ahora, señor Alcalde, usted no ha respondido, y esa es una de las recomendaciones que está haciendo la Comisión, y no tenemos respuesta hasta la fecha, a pesar de haber enviado esa carta al señor Alcalde. Entonces, eso sí nos tiene que preocupar, no importa, lo dejamos ahí, no nos enteramos de cómo sucedió eso, porque yo me imagino que los señores dirigentes del taxismo formal deben estar preocupados, ya ustedes son bastantes, se va a asignar más cupos, no sé cuántos mismo a la final. Aparte de eso, tenemos incremento de cupos fuera de Ordenanza, y encima tenemos: Uber y Cabify, no sé dónde vamos a parar; entonces, tenemos que saber si es legal o si no es legal ese incremento de cupos, porque si no es legal, tenemos que dar de baja, y eso probablemente, me refiero a la carta que ponen los mismos dirigentes, tenemos que atender a la posibilidad de la demanda que hay de la gente, porque si no, entre ustedes, van a competir de una forma implacable, no va a haber trabajo para todo el mundo, porque entonces sería un número exagerado, pero entonces que nos den respuesta, si es que ese incremento es o no es posible de aceptarlo como legal o no es legal, eso nos tienen que responder.

Yo también en el proceso de avance esperaba, y así lo habíamos planteado la sesión anterior, que se presente una propuesta de reforma de Ordenanza, con alegría vi que había una convocatoria el miércoles anterior de la Comisión de Movilidad, pero esperaba que hayan dos puntos: el tema de transporte público, y el tema de taxis, la idea era que hagan el deber, y presenten la propuesta de reforma de Ordenanza para el tema de taxis; es decir, el día de hoy hubiéramos estado tratando en primer debate, como lo vamos a hacer con el tema de transporte público, pero resulta que no lo presentaron.

Además de eso, para mí realmente es bien pobre el trabajo de su Ordenanza, Alcalde, porque solamente plantean la modificación del plazo, y ¿qué con el resto de temas?, hay un sinnúmero de temas que tiene que abordar la Ordenanza, no solamente el plazo, pero usted, Alcalde, lo que dice es que nosotros abonaremos y mejoraremos la Ordenanza, esa es una tarea suya, usted tenía que plantear qué más se puede incorporar para mejorar el proceso, sin duda, también los concejales tenemos que abonar a la Ordenanza, pero hubiéramos esperado un mejor trabajo, poner un artículo que diga: lo único que se necesita es 90 días, es increíble eso, le llevó los 60 días de suspensión, más estos días, que no han sido capaces de hacer un trabajo adecuado, eso no es problema del Concejo, eso hay que preguntar a los funcionarios para poner un artículo que diga: “solamente

necesitamos ampliar el plazo”, en eso se pasaron los análisis, es impresionante, a mí realmente me llama la atención.

Es increíble que no se vea toda la problemática que se ha planteado hasta aquí, recogiendo inclusive las mismas propuestas, ha llegado 2 comunicaciones de la dirigencia del taxismo formal y no formal, yo he recogido algunas cosas, ahí yo creo que eso debe también hacer la Secretaría de Movilidad, y en función de lo que plantean, tanto los ciudadanos, cuanto los concejales, hacer una reforma que valga la pena, pero ahí tenemos un simple artículo.

Yo me sumo a las palabras del concejal Albán, yo creo que hay que hacer inmediatamente una Comisión urgente para dar tratamiento a esta reforma de Ordenanza, habrá que incorporar lo necesario, de tal manera que el proceso salga adelante.

Una de las primeras recomendaciones de la Comisión, era separar los temas judiciales de los temas administrativos, yo mismo lo propuse, pero otra cosa es que la Fiscalía custodie los documentos; entonces, cómo íbamos a decir que el proceso puede avanzar, la concejala Von Lippke propuso las copias certificadas, haciendo cuentas nos demorábamos un montón en sacar copias certificadas, no digo que es una locura, lo que ha propuesto Von Lippke no, me refiero al tiempo; es decir, nos demoramos mucho más, pero no es porque este Concejo quiere, ahí se puso un peritaje por parte de la Fiscalía, y se custodió los documentos, cómo íbamos a avanzar en el proceso.

Yo no sé si ya el perito devolvió los documentos, ¿ya?, eso es otra cosa, qué bueno, entonces los documentos ya están en manos de la AMT, y está en manos del Municipio, ya están liberados, entonces ya podemos pensar en poder avanzar.

Yo quiero mocionar que este Concejo Metropolitano resuelva entregar a la Fiscalía la información entregada por parte de la Superintendencia de Compañías, y la Superintendencia de Cooperativas, que se entregue esta información a la Fiscalía, vuelvo y reitero, por favor, el oficio compañera, con fecha 21 de junio, señor Alcalde, oficio 457 de 2018, yo le envié a usted toda la información completa, y a todos los señores concejales, a toditos les envié la información completa de lo que mandó la Superintendencia de Compañías, y la Superintendencia de Cooperativas, haciendo preguntas al señor Alcalde, para que él solicite la información a sus funcionarios respecto de este posible incremento de cupos, porque no sabemos, si será, no será. Usted, señor Alcalde, no me ha contestado de julio a agosto, usted no me ha contestado. En vista de esto, y como bien se ha señalado en la Comisión de Vigilancia, esto a nosotros no nos corresponde tratar, por esa razón yo le he mandado a usted, Alcalde, pero en vista de que no se ha contestado, yo quiero elevar a moción para que este Concejo resuelva el día de hoy, que esta información emitida por

la Superintendencia de Compañías, y la Superintendencia Economía Solidaria, sea entregada a la Fiscalía, a fin de que la Fiscalía haga las preguntas o las investigaciones necesarias, porque de otra forma no tenemos manera de que nos respondan, eso elevo a moción, señores y señoras concejales.

SEÑOR ALCALDE: Bien, algunas precisiones respecto a lo que señala la concejala Maldonado. Es importante recordar cómo se han dado las cosas, les recuerdo a ustedes, señores concejales, que antes de la sesión del 10 de mayo, en la que este Concejo solicitó que se pida a Contraloría un examen especial sobre el procedimiento, esta Alcaldía Metropolitana ya lo había solicitado, esta Alcaldía Metropolitana antes de la sesión del 10 de mayo, ya había pedido a Contraloría General del Estado un examen especial sobre el procedimiento de asignación de cupos para taxis, importante aclarar esto, primero.

Segundo: en el punto 2, concejala Maldonado, de la resolución del 10 de mayo, dice clarito: “disponer la suspensión del proceso de asignación de cupos para taxis”; usted acabó de decir que no, por supuesto que dice, solamente le recuerdo, concejala, con mucho respeto, yo creo que fue claro para todos.

Por otro lado, respecto a la información de la Superintendencia estamos en este momento verificando, qué pasó con ese trámite, pero la Comisión Especial de Vigilancia podía perfectamente remitir esa información a la Fiscalía, y una vez que la recibió por parte de la Superintendencia, no es necesario que usted exhorte a este Concejo a que esa información se la remita, la propia Comisión que usted preside lo pudo haber hecho tan pronto recibió esa información, pudo perfectamente haber remitido dicha información a Fiscalía, y llama la atención que no se lo haya hecho, pero, por supuesto, si usted hace este exhorto, se lo hará, pero, insisto, usted tranquilamente lo podía haber hecho como titular de dicha Comisión, por lo tanto, son cosas que hay que aclarar, como también hay que aclarar que una vez que venció el plazo para los 60 días, como correspondía, el Secretario de Movilidad entregó un informe estableciendo claramente el cumplimiento de las recomendaciones que este Concejo emitió en la sesión del 10 de mayo. Hay un informe que fue presentado, en el que se aclara la forma en que cada una de esas recomendaciones se ha cumplido o la razón por la cual varias de esas recomendaciones eran improcedentes y, por lo tanto, no se podían cumplir; entonces, dejemos de decir que la Administración no ha cumplido con esas recomendaciones, porque eso no es así, concejala Maldonado, por favor, ciñámonos a la verdad.

Más allá de eso, creo que estamos frente a un punto en el que tenemos que resolver respecto a la suspensión o no del proceso, aquí es: “palo porque bogas, y palo porque no bogas”. Nosotros, por bien hacer, luego de que este Concejo Metropolitano solicitó que se

presenten estos informes hasta el martes pasado, ¿qué hicimos?. Primero: preparados estos informes los entregamos dentro del plazo establecido, y en paralelo presentamos un proyecto de reforma de Ordenanza, que si usted cree que es incompleto, concejala, respeto su postura, pero muy bien, entonces trabajemos todos en enriquecerlo, si a usted le parece incompleto, para eso esta este Concejo Metropolitano de Quito para discutir y enriquecer y, por supuesto, aprobar o no proyectos de Ordenanza, no veo qué de extraño hay en eso, someter a debate un tema, si a usted le parece que es insuficiente, a mí me parece que no, pero estamos aquí para discutirlo, y enriquecerlo, con muchísimo gusto. Y, ¿cuál fue la idea?, la idea fue preparar un borrador, distribuirlo a todos para que en esta sesión de Concejo que se discuta el contenido de los informes, que ustedes mismos habían solicitado, y que una vez ocurrido eso, de inmediato se presente el proyecto de Ordenanza a la Comisión, repito, por bien hacer, más bien para respetar una decisión del Concejo que fue el que se presenten esos informes, y en función de aquello, de los criterios que se recojan en esta sesión, nosotros de inmediato presentar un proyecto de Ordenanza, cuyo borrador fue previamente distribuido a ustedes. Así que, por favor, señores, avancemos en función de la buena voluntad, y resolver las cosas de inmediato, ya no generemos discusiones innecesarias sobre este tema.

Creo que los compañeros taxistas demandan soluciones, y estamos aquí para eso, estamos aquí para tomar decisiones importantes, les recuerdo, nuevamente, señores concejales, hay un plazo vigente hasta el 31 de agosto; por lo tanto, el hecho de que el Concejo reforme el plazo, no impide que el proceso puede reanudarse hoy día, si es que este Concejo así lo resuelve, levantando la suspensión; es decir, el proyecto de reforma a la Ordenanza no tendría por qué ser un obstáculo para que el procedimiento se retome, si hoy día así lo resuelve el Concejo. Es más, permítame ir al extremo, si es que el plazo vence el 31 de agosto, este Concejo en la práctica tendría hasta el 30 de agosto para ampliar el plazo, lo cual no impediría que el proceso se reanude, si así lo resolvemos hoy; por lo tanto, no pensemos que el proyecto de Ordenanza es un obstáculo para reanudar el proceso, porque no es así, señores concejales, digamos las cosas como son, por favor.

CONCEJAL ECON. LUIS REINA: Muchísimas gracias. A mí me sorprende que en la comunicación recibida por parte de diversos operadores, gremios de taxistas, dice que la causa para incremento de la informalidad es la suspensión de este trámite, efectuado mediante Resolución 090; de todas maneras, sería conveniente que los entes técnicos, la Secretaría de Movilidad haga una investigación, de verdad qué está sucediendo en la prestación de servicios de transporte comercial de taxis, regular e irregular.

Creo que es una tarea, hay que entrar en ese proceso de regularización de tratamiento adecuado sobre la prestación de servicios de quienes utilizan mecanismos tecnológicos, esa es una tarea difícil, pero creo que no podemos cerrar los ojos, es una realidad que está presente y tenemos que ponernos a pensar, no sólo en quienes están autorizados, sino también en el tipo de servicio que se demanda. Importante hubiera sido que avancemos y no impedia que maduremos, que seamos ágiles en la reforma de la Ordenanza.

Ingresar a la sala de sesiones la concejala Sra. Karen Sánchez, a las 10h10 (18 concejales).

Yo voy a aprovechar para hacer una reflexión sobre ese elemento que está permitiendo decir, que es el único que demanda la reforma de la Ordenanza, el plazo, y la propuesta está que se amplíe en 90 días el plazo, yo invito a los compañeros concejales, compañeras concejalas, a meditar en la necesidad de no establecer mediante Ordenanza el plazo, si no que sea el ente técnico administrativo o el Ejecutivo el que determine el plazo necesario, nosotros dejarle abierto, en el debate de la Ordenanza dejarle abierto, dejarle que sea el Ejecutivo el que por medio de sus elementos técnicos, sus análisis, determine el plazo, determine los mecanismos cómo avanza, porque si no aquí es el administrativo el que tiene las complicaciones, es en el proceso administrativo donde aparece la no transparencia, y la intervención de la Fiscalía, ¿fuimos los concejales?, ¿fue el Concejo?, no fue el Concejo el que pidió que intervenga la Fiscalía, eso de que la Fiscalía considera importante investigar a unos concejales, que los concejales expresen y aclaren y determinen, pero nosotros no fuimos los que pedimos a la Fiscalía, fue la propia justicia, fueron las propias denuncias las que hacen que la Fiscalía actúe, pero ahí hay algo.

Entonces, primero invito a que reflexionemos sobre la necesidad o no de establecer un plazo y de transferirle a que el plazo lo establezca el Ejecutivo de forma administrativa, de forma transparente, que conozcan los demandantes, y será el Alcalde el responsable de eso.

Dos: creo que la intervención de la justicia en este proceso, demanda generar unos elementos de transparencia, y hay que incorporarle a la Ordenanza algún aporte, de tal manera que posibilite dar las certezas, las seguridades y los procedimientos, para que este proceso sea lo suficientemente transparente, y en la Ordenanza debiera contener.

El otro tema que siempre ha tenido problema es el tema de la convalidación, de la subsanación y de remisión, creo que también es otro de los elementos que debe contemplar la Ordenanza, porque si no seguimos, y en los medios de difusión se sigue con que nadie asume la responsabilidad, así sucede con El Troje, culpa de "San Pedro", si interviene la justicia, culpa de los concejales, y los concejales tendrán que

responsabilizarse y dar las respuestas, pero realmente, ¿dónde se dieron estos problemas?, ¿cómo surge?.

Hoy me acabo de enterar, y por una pregunta inter micrófonos, si ya está liberada la información, el Concejo no tiene la información oportuna, de manera informal se nos acaba de informar, de decir que la información ya está liberada por parte de la Fiscalía, de parte del perito, claro que facilita, pero qué tal si este rato hubiésemos estado discutiendo las dos cosas: la reforma a la Ordenanza, y el levantamiento de la suspensión, no creen que era un mensaje más claro al sector que está interesado en este proceso, hubiese sido un mensaje más claro, pero no, no se ha trabajado, y no se ha presentado esto, es lo que yo quería decir, más pensando en la Ordenanza, muchísimas gracias.

CONCEJAL ING CARLOS PÁEZ: Gracias, buenos días. A mí me parece que es importante, necesario que el Concejo dé respuesta a la situación en la que se encuentra el proceso de incremento de cupos de taxis, entre otras cosas, porque la resolución del 10 de mayo ya ha cumplido el plazo que estuvo señalado, que esto venció el 10 de julio, y por tanto estamos viviendo en los descuentos, y frente a ello no hemos tomado una decisión, y creo que es oportuno hacerlo, pero me parece que también es importante destacar que este proceso de incremento de cupos no puede hacerse de la vista gorda frente al hecho fiscal que investiga.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, a las 10h25 (19 concejales).

La ciudadanía, por supuesto, espera que se responda al tema de los taxis, pero creo que es una demanda nacional el ir ganando en los temas de transparencia en la gestión pública, y aquí hay una investigación fiscal en curso que no involucra al ventanillero de la Agencia Metropolitana de Tránsito o al agente que está parado en la esquina, que son temas que tienen que ser, por supuesto, revisados, pero que no tienen la magnitud que tiene esta investigación que involucra a altísimos funcionarios de esta Administración municipal, algunos de ellos que han sido promovidos por usted a distintos cargos de alta decisión en materia de movilidad y que, incluso, involucra a colegas de este Concejo y, por tanto, me parece que es fundamental que el Concejo dé también respuesta a estos temas de transparencia, porque creo que aquello, utilizando esta frase cotidiana: “roba, pero hace obra”, no corresponde; es decir, creo que a todos los que nos compete, a todos, insisto, a todos nos compete meter las manos para hacer que la obra pública, la inversión pública, la intervención, el trámite público tengan un baño de transparencia, de credibilidad frente a la ciudadanía, y voy a coincidir con lo que decía la concejala Maldonado, no es un tema menor; es decir, no es el capricho politiquero de unos

concejales, es una demanda de la ciudadanía el ganar en transparencia, porque esa transparencia permite, incluso, que este mismo proceso pueda tener continuidad en el futuro. Si es que no hay transparencia, y si no existe credibilidad respecto a las decisiones, qué va a pasar con los cientos o miles de ciudadanos que han sido declarados no idóneos, van a apelar efectivamente a las decisiones de la autoridad pública, porque existe pábulo para que se cree incertidumbre respecto a la legalidad, y por ello actúa el Concejo, y esto me parece a mí que no es una pérdida de tiempo, lo que genera la pérdida de tiempo es esta enorme mancha de corrupción que investiga la Fiscalía, y esto es lo que nos obliga a actuar y a tomar estas decisiones.

Una de esas decisiones del 10 de mayo fue que haya este examen especial, este examen especial que por los temas de la Contraloría, que no fuimos asesorados en el momento de tomar la decisión, no nos exime de culpa, pero efectivamente sí hay una Ley que señala que nosotros no podíamos disponer eso, para eso contamos con un asesoramiento jurídico que nos aclare esta situación, no existió, pero en todo caso se ha intervenido, y la Fiscalía va a hacer lo que estaba planteado en el espíritu de la decisión. Es decir, que lo actuado hasta el momento por la Agencia Metropolitana de Tránsito, sobre lo que existe, esta duda de hechos reñidos con la Ley, y con la ética en el ejercicio público, sean investigados, en este caso, directamente por la Fiscalía a través de este equipo de peritos que ha designado para que revisen la información, esto me parece que es importante rescatarlo y resaltarlo, porque caso contrario no atenderíamos al pedido de transparencia en el ejercicio de este proceso de incremento de cupos de taxis, pero no solamente es esa la decisión, y yo quiero volver a insistir, Alcalde, en el tema de los incrementos fuera de la Ley, desde mi punto de vista, que han existido en la Agencia Metropolitana de Tránsito. Desde octubre de 2016 estoy solicitando información en ese sentido, no recibí oportunamente la información, y le envié a usted, Alcalde, un oficio el 18 de enero de 2017, señalándole que habían estas denuncias que luego había comprobado en los mecanismos de información que tiene la Agencia Metropolitana de Tránsito, que por fuera del proceso de regularización del 2011 y, por supuesto, antes de que siquiera se abra este nuevo proceso de incremento de cupos, la Agencia Metropolitana de Tránsito ordenó el incremento de cupos en ciertas operadoras de taxis.

Este es un hecho reñido con la ley, y no es que yo creo, tengo después de la carta que le mandé a usted una comunicación de la Agencia de Tránsito en la que dice que efectivamente, al menos, estos seis ciudadanos a los que yo documentadamente he referido en mi denuncia, y mi reclamo, tienen cupos en la Agencia, y lo que se me explica es que esa decisión de la Agencia Metropolitana de Tránsito es en base a una resolución de la Secretaría de Movilidad, cuando la Secretaría de Movilidad no tiene ninguna

atribución para incrementar cupos, es más, existe una prohibición expresa en el marco regulatorio vigente; es decir, violentando una norma expresa y atribuyéndose funciones que no las tiene, le ordena a la Agencia Metropolitana de Tránsito que incremente los cupos.

Yo seguí insistiendo en este tema, y vino ya el proceso de discusión de la regularización, y en ese debate volví a poner en esta agenda este tema, y ahora desde la Comisión de Vigilancia, del proceso en base a la investigación realizada por los compañeros que la conforman esa Comisión, la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, que regula el hecho cooperativo, y la Superintendencia de Compañías, que regula las compañías operadoras de taxis, ratifica y parece que no son 6, parece que son muchísimos más, y este evento me parece que no nos puede dejar a nosotros como si es que no pasase nada, este evento fue conocido por usted, Alcalde, desde hace más de año y medio por la información que yo le remití.

He vuelto a insistir en este Concejo, en más de una oportunidad, y no me voy a cansar de decir que debemos hacer esfuerzos para que se investigue ese caso, que desde mi óptica es una violación flagrante de una norma legal expresa, que a la luz de lo que se oye, se dice, y de lo que ahora investiga la Fiscalía, puede comprometer ingentes recursos económicos, y hay que saber a manos de quién fueron, si de dirigentes o seudos dirigentes inescrupulosos, de funcionarios que fueron socios, pero el hecho es de que a gente que honradamente trabaja por fuera de la norma, ciertamente, pero finalmente es un trabajo honrado, se le extorsionó y se le sacó plata, y ¿cuánto se le sacó para poder lograr este tipo de cuestiones?.

Yo no estoy acusando a nadie, pero sí estoy señalando un hecho reñido con la Ley, y me parece que ese hecho que desde octubre de 2016, insistentemente, le planteaba la Agencia a la Secretaría, que he puesto en su conocimiento, Alcalde, que cuando se discutió en la Ordenanza de incremento de cupos o la nueva Ordenanza de taxis, que dio paso al incremento de cupos, lo volví a poner en el tapete, la Comisión Especial que vigila el proceso de taxis lo vuelve a poner, yo creo que es impresentable que este Concejo no siga insistiendo y afinando los mecanismos para ello. Así que, con el consentimiento de la compañera proponente de la moción, quisiera incrementar o que acepte que este Concejo recopile la información en lo inmediato, la Comisión lo ha propuesto en lo inmediato, sobre estos incrementos de cupos en compañías y cooperativas fuera del proceso de regularización del 2011, y fuera del proceso de incremento de cupos que da la Ordenanza 177, y se transmita a la Fiscalía General del Estado para que sume a la investigación que está realizando, y encuentre efectivamente las responsabilidades, si es que existen, y

también si es que se han cometido delitos que sean debidamente procesados, yo quiero proponerle eso a la compañera Renata Moreno, de tal manera de que podamos tener una sola, y más integral decisión.

Lo último que quiero decir es sobre los incumplimientos, Alcalde, en la Ordenanza 177 que aprobamos hace más de un año, preocupados no sólo por el tema de incremento de cupos, porque desde mi óptica el incremento de cupos, por supuesto, que atiende una demanda de trabajo, pero un incremento de cupos, basados en el estudio técnico que nos fue presentado de la consultoría, implica que la demanda del servicio sea mejor atendida, yo ya lo dije, la demanda del servicio no va a ser mejor atendida si es que no se modifican las formas, cómo se opera el negocio.

Yo reconozco la legitimidad del reclamo de los miles de conductores de taxis, propietarios, socios de las cooperativas, etcétera, pero reivindicó mucho más el derecho que tenemos todos los ciudadanos de un servicio de buena calidad, y sigue estando vigente eso: de que para allá no voy, que a partir de esta hora no se pone el taxímetro, que dígame usted por dónde se va, estas cosas no pueden dejarse pasar, y por eso impulsamos, Alcalde, hace más de un año todo un Capítulo en la Ordenanza 177, el segundo, que habla de la calidad del servicio, donde establece estándares de calidad y mecanismos para avanzar en esta provisión de un servicio con calidad, ese mecanismo, por ejemplo, del artículo 27 señala que la Agencia Metropolitana de Tránsito tiene la obligación de, procesando las demandas ciudadanas, evaluar anualmente el cumplimiento de los estándares por parte de las operadoras, y entregar de manera obligatoria un plan de mejoramiento que es mandatorio de ser cumplido por las operadoras.

Yo he conversado con muchos de los colegas que están aquí, ninguno de ellos ha recibido este plan de mejoramiento mandatorio y, por tanto, estamos condenados y déjenme decirlo, el usuario está condenado a ello, pero también creo que el taxista honesto está condenado a aquello, porque el taxista honesto, y con razón se debe sentir molesto de que la gente descalifique el servicio que está brindando, por 1 o 2, y en realidad son muchos más que no cumplen estas tareas. El artículo 27 de la Ordenanza 177 no se ha cumplido, Alcalde, esto es una violación flagrante de una norma expresa, y en este Concejo tengo que insistir, cuando el Concejo resuelve algo, y lo plantea en una Ordenanza, en una Resolución, es Ley, y el colega Pedro Freire suele insistir en aquello. No es problema de que si hay buena voluntad, de que si hay como o no hay como, esto es de cumplimiento mandatorio y, por tanto, en términos de calidad del servicio ha habido un incumplimiento flagrante, por tanto colega Renata, quisiera que incorpores que en el proceso de que trate,

y de manera inmediata la Comisión de Movilidad esta propuesta de reforma, se revise este tema de la calidad, porque el tema de la calidad tenía otras dos obligaciones, que tampoco se han cumplido, es la creación de un dispositivo móvil de uso gratuito a cargo de la Secretaría, que tenía que estar vigente el 14 de julio de este año, hace más de un mes, para que la gente pueda solicitar el servicio, pueda verificar el vehículo que le llega, y pueda calificar la calidad del servicio que recibe, este me parece que es un compromiso que lo estamos dejando de lado.

También, Alcalde, se ha incumplido la norma que encargaba a la Agencia, a la Secretaría de Movilidad, y a la Secretaría de Comunicación, que difundían una campaña en donde la gente sepa cuáles son sus derechos como usuarios, y sepa que tiene que exigir al transportista, que no se permita que le coman el cuento de que pasada las 9 de la noche, ya no se pone el taxímetro, de que por fuera del límite urbano ya no funciona la tarifa legalmente establecida, para que se obligue a las operadoras a que capaciten a sus empleados, que se obligue que los vehículos estén en buenas condiciones, que se den clases de buen trato al usuario, de que el conductor conozca la ciudad, y muchos otros temas, que lamentablemente los incumplen, porque esto es un incumplimiento flagrante, absoluto, explícito, clarito de la Administración Municipal, que conspira contra la calidad del servicio, y desatiende el llamado, que la mayoría de ciudadanos hacemos, es de contar con un servicio operado por privados, pero no deja de ser un servicio al público, en donde lo fundamental es la calidad de la prestación, y por supuesto la transparencia de los procesos públicos.

En resumen, quisiera proponer que a la moción que ha presentado Renata Moreno, se incorpore esta obligación de que la Alcaldía remita todo el expediente sobre estas dudas bien fundamentadas que existen, y algunas certezas que usted conoce, Alcalde, están con mi oficio de enero de 2017, adjuntos los documentos en este sentido; y, lo otro, que en el proceso de revisión de la Ordenanza, se revise también el incumplimiento del artículo 27, y de varias “Disposiciones Transitorias”, que no han sido atendidas por parte de la Secretaría de Movilidad, gracias.

SEÑOR ALCALDE: Sí, concejal Páez, de una vez para aclarar algunos temas, entre ellos el tratamiento que se le dio, efectivamente, a su comunicación de enero de 2017, por favor, señor Procurador, sírvase comentar al respecto.

DR. GIANNI FRIXONE ENRÍQUEZ, PROCURADOR METROPOLITANO (E): Sí, señor Alcalde. Señor concejal, efectivamente, los requerimientos que llegan desde los concejales al despacho, se procesan a las áreas competentes de cada uno de los sectores municipales, para este caso, al igual que para otros, la asignación se refirió a lo que fue la

Secretaría de Movilidad, la Agencia Metropolitana de Tránsito, para que puedan dar la atención correspondiente, de tal manera que de esa forma se procesó su requerimiento.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Es decir, de elemental cortesía.

DR. GIANNI FRIXONE ENRÍQUEZ, PROCURADOR METROPOLITANO (E):

Completamente de acuerdo, señor concejal.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Si le parece, si es que no tenemos derecho a conocer, por lo menos, hay que ser, discúlpeme, educados, y si le mando un oficio al Alcalde, lo menos que uno espera es que después de 20 meses, al menos le respondan, más aún si se ha hecho algo al respecto.

DR. GIANNI FRIXONE ENRÍQUEZ, PROCURADOR METROPOLITANO (E): Sí, efectivamente, señor concejal, se hará el seguimiento correspondiente desde el despacho para el seguimiento de la contestación pertinente, a las autoridades del Municipio, por los órganos competentes del Municipio.

CONCEJALA DRA. RENATA MORENO: Gracias Alcalde. Voy a empezar por el final, con la intervención de Carlos, efectivamente no tengo ningún problema en modificar de esta manera mi moción; sin embargo, sí quisiera también hacer énfasis que desde la Comisión de Vigilancia, cualquier noticia que podría tener algún entredicho, de algún acto, posiblemente, en contra de la ley, yo mismo he mencionado permanentemente que cualquier noticia de ésta, sea inmediatamente notificada a la Fiscalía, de hecho ha sido petición mía que, incluso, las actas sean transcritas cuando nosotros hemos recibido en comisión general a algunos de los ciudadanos, y he pedido que esas actas sean transcritas, y enviadas a la Fiscalía, y no sólo a “Quito Honesto” como había sido petición de algunos de los otros compañeros concejales, sino además a la Fiscalía, así es que no veo ningún inconveniente en que podamos nosotros aumentar esto sin problema.

En cuanto al tema de revisar la Ordenanza, no sé si sea pertinente poner en este nivel de detalle, porque en realidad eso tendrá que pasar a otra Comisión, y en la Comisión se tendrá que hacer todas las observaciones que sean necesarias, se discutirá y finalmente ese informe de la Comisión pasará a primer debate y, digo, quizás no cerrar, porque quizás además de las observaciones tuyas, Carlos, quizás también van a haber otro tipo de observaciones, le escuchaba a Luisa que también tenía algunas observaciones, también a Luis que tenía otras observaciones, y quizás sea necesario toparlas cuando nosotros estemos en el primer debate de esa Ordenanza. Entonces, más bien quisiera sugerir que no cerremos los puntos que tengan que ser revisados, sino que seamos nosotros finalmente quienes legislemos ese tema aquí, pero más allá de eso, como Luisa tuvo la bondad de hacer alusión a quienes formamos parte de la Comisión de Vigilancia, efectivamente cuando nosotros recibimos el proyecto de informe que pasó acá para ser

conocido en mayo por todos ustedes, con las ocho recomendaciones, más la suspensión, sí es necesario mencionar, toda vez que Luis nos ha dicho, jamás hablamos de que se suspenda el proceso en realidad, los 60 días de suspensión fueron a título personal de Luisa, y así se presentó aquí, quisiera recordar además al Concejo que nosotros como Bloque Vive, en esa ocasión habíamos solicitado y pedido que se divida la moción, lo que significa auditoría, control y revisión-versus la suspensión de 60 días, toda vez que no se permitió votar así, y no se dividió la moción, decidimos votar en conjunto, porque para nosotros es importantísimo que este tema continúe siendo investigado, continúe siendo revisado.

Quiero hacer énfasis en que nosotros desde la Comisión, y desde este mismo Concejo, jamás hemos puesto una traba para lo que significa la fiscalización, y lo que significa además la investigación en estas instancias judiciales, recordando además que la Fiscalía no juzga, la Fiscalía investiga, serán los jueces, en su momento, quienes tengan que juzgar, mal podríamos nosotros hacerlo, así es que cualquier información que sea necesaria para la Fiscalía, nosotros continuamos abiertos desde lo que nos compete a nosotros como concejales.

Entonces, estaría de esta manera, señor Alcalde, puesta la moción reformada en uno de los puntos solicitados por Carlos, no tengo ningún inconveniente, y cuando usted disponga para poder votar, gracias.

SEÑOR ALCALDE: Tengo varias solicitudes de palabra, todavía no vamos a votar la moción, concejal Páez, si me permite ir en orden tengo muchas solicitudes de palabra, y vamos a proceder a aquello.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: En vista de la información que nos dice el Procurador, de que se ha procesado la denuncia de enero de 2017, tengo la impresión que puede ser de interés de todos, conocer qué es lo que ha actuado la Procuraduría, y la Alcaldía y, por tanto, lo que quisiera es que aparte de entregar a la Fiscalía nos entreguen un informe de la Alcaldía sobre cómo se ha procesado esa situación, para que no conozca sólo yo, me parece que es de interés del conjunto de los aquí presentes.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Gracias señor Alcalde, miembros del Concejo. Creo que son necesarios algunos puntos de aclaración e información. La Comisión que me honro en presidir ha procesado todas las iniciativas legislativas que han llegado, la única que ha llegado es la iniciativa legislativa presentada por ustedes, respecto de dar cumplimiento a la "Disposición Transitoria Segunda" de la Ordenanza que establece la política tarifaria, respecto de establecer estructura tarifaria, y que es objeto del segundo punto de esta sesión, no hemos recibido ningún tipo de iniciativa legislativa de reformativa a la Ordenanza 177. Se ha dicho ya que la Contraloría se ha pronunciado y

no puede efectuar exámenes especiales a mitad del proceso, eso es violatorio a la Ley, y eso ayuda y abona a una buena resolución que vamos a tomar el día de hoy.

La Fiscalía, el 20 de julio del presente año lo que dispone es un reconocimiento documental, no la de pericias, no la experticias, no la de allanamientos, sino de un reconocimiento que ha terminado la semana pasada, y eso creo que también abona a la decisión que vamos a tomar el día de hoy, porque parece ser que había cierta confusión de allanamientos, de pericias, y demás. Quince días que le tomó, ha presentado su informe respectivo en el marco del proceso que se está ventilando dentro de una instrucción fiscal.

Ha sido histórico del Concejo, el tener que enfrentar alargues de tiempos en los procesos de regularización, esto no es raro, 6 procesos de regularización que merecieron a lo largo de estos 9 años, de lo cual yo puedo dar fe y testimonio, reformas a la ordenanza en función de que el ente técnico, la Secretaría de Movilidad, la AMT en su momento, no cálculo bien de pronto los plazos que debían establecerse para terminar adecuadamente los procesos de regularización en las diferentes modalidades de transporte. Entonces, lo que vamos a hacer es únicamente, aplicar lo que estoicamente se ha tenido que dar, ojalá a futuro estos tiempos sean mejor calculados, porque no es tarea realmente del Concejo, sino de quien va a ejecutar el proceso, y calcular bien los tiempos, los plazos, las fases, las holguras que deben observarse.

La instrucción fiscal ha terminado el 17 de agosto del presente año, si es que hay inquietudes, quejas o denuncias, respecto de otros temas, creo que deben ser canalizados desde la Fiscalía, para que den origen a nuevas indagaciones como debe ser, y ahí todos los actores deberán y deberemos justamente enfrentar y descargar todo lo que se requiera como inquietud.

Los incrementos de cupos, los únicos que la Comisión de Movilidad ha conocido son los que vía sentencia de Corte han sido dispuestos que se ejecuten en los últimos años, eso es lo que se conoce, tengo que indicar esto porque es importante, creo que han habido procesos judiciales que merecieron fallos de gente competente de la justicia, favorables, y cuando requerimos información y los miembros de la Comisión saben, se explicó, era dando cumplimiento a sentencia de juez en el marco de sus competencias, el resto tendrá que procesarse adecuadamente en la instancia correspondiente.

Yo creo que es importante en este momento dar salida a un problema de carácter social, bien se ha hecho en dividir en dos partes esta discusión, una: que se reinicie el proceso que no afectará, ni será perjuicio del esfuerzo fiscal o de los órganos de justicia o del control en su momento; y, por otro lado, entrar en una discusión de una posible reforma a la Ordenanza, en términos no solamente de plazos, sino de controles, y otros elementos más.

La Comisión siempre en su esfuerzo de fiscalización ha manifestado la preocupación del hecho de que en realidad haya articulados de lo que aquí se aprueba, que no se da un cumplimiento adecuado, y creo que es el momento para poder reflexionar al respecto, y avanzar adecuadamente, una mejor difusión a través de la Secretaría de Comunicación, eso creo ha sido un problema, no de ahora, señor Alcalde, sino de muchos años, la socialización de lo que se produce aquí, la culturización en la población de lo que aquí se legisla, creo que es fundamental. El cumplimiento también de implementaciones de orden tecnológico, canales de denuncia, líneas de información y demás, creo que hace falta avanzar, y creo es parte de un proceso de fortalecimiento institucional que tiene que darse, eso únicamente, señor Alcalde, y creo que es importante que se retome el tema del proceso, creo que es lo más saludable, sabiendo que no existe afectación a ningún tipo de esfuerzo de órgano de control, constitucional, institucional, ni de justicia. Muchas gracias.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE: Gracias señor Alcalde, señores concejales. Yo creo que separar las cosas, la Ordenanza con el tema de Fiscalía, como muy bien dijo Carlos Páez, la Ordenanza es un acto decisorio de carácter obligatorio, es un acto legislativo, y que se debe cumplir a cabalidad, eso dice la Ley, eso dice la Constitución, y el asunto de Fiscalía que es un asunto muy aparte de lo administrativo, porque la Fiscalía lo que está haciendo es investigando el posible cometimiento de un delito, en base a unas denuncias presentadas, consecuentemente yo sí estoy un poco preocupado que mediante resoluciones se vaya impidiendo que se cumpla con una Ordenanza, una resolución es un acto legislativo de menor jerarquía que una Ordenanza, y sí me preocupa también de las intervenciones de los concejales, y de un proyecto que leí que querían que regrese a cero, dan a entender como que el Concejo está dictando actos legislativos sin hacer un análisis jurídico, y peor aún que estamos dictando actos legislativos, como para que se cometan delitos, eso no se puede permitir por el prestigio del Concejo mismo, la Fiscalía es la misma, por qué aprobó usted la Ordenanza, porque tuve todos los elementos legales y técnicos para la aprobación de la Ordenanza, y si es necesario hacer un recordatorio, cómo se aprobó esta Ordenanza, señores concejales.

Sale de la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica, a las 10h40 (18 concejales).

La Ordenanza No. 177 de 18 de julio, y su posterior reforma 195, de 22 de diciembre de 2017, esta Ordenanza cumplió con todos los requisitos establecidos en el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, es una Ordenanza que se refiere a una sola materia, presentada con exposición de motivos, el articulado que se ha propuesto y su expresión han sido claros, por consiguiente ha sido aprobada en dos debates, enviado a la Secretaría, para que el señor Alcalde ponga su firma y se ejecute la Ordenanza. La estructura de la Ordenanza y su posterior reforma se realiza sobre informes técnicos de la consultoría, presentados el 9 y el 10 de junio de 2017.

Seguir dilatando el proceso es inconstitucional, de acuerdo a lo que establece el artículo 82 y 93 de la Constitución de la República, que el uno es la seguridad jurídica, y el otro es

el incumplimiento de un acto decisorio; es decir, los señores taxistas pueden acudir a la Corte Constitucional a decir: señor, aquí hay un incumplimiento de una Ordenanza que era obligatoria por parte del Municipio dar cumplimiento al respecto.

La consultoría: una consultoría presentada fue pagada, y en base a la consultoría salió 8.693 unidades vehiculares que necesitaba la ciudad para el servicio del taxismo, en esto hay que tener mucho cuidado, porque si no se aplica esta consultoría, y haber pagado una consultoría, el delito de peculado hay que tener muy en cuenta; es decir, yo quisiera asesorarles desde este punto de vista, porque si pagamos una consultoría, y no ejecutamos esa consultoría, eso se llama "peculado", así que el Concejo en eso debe tener mucho cuidado, porque podemos ir a esa parte, bueno del que ha pagado, pero en eso hay que tener cuidado, porque en realidad esta Ordenanza tiene dos etapas: una etapa en la cual se declara idóneo, y la segunda etapa que ya viene, es para ya asignar los cupos definitivos. Aquí se ha hablado de derechos adquiridos, claro que la Ordenanza claramente dice la idoneidad, no significa la entrega del cupo, pero no es menos cierto también que los señores taxistas para alcanzar la idoneidad han hecho un esfuerzo enorme, inclusive un esfuerzo económico para alcanzar esta idoneidad que definitivamente sí es discutible, porque hay actos jurídicos, administrativos ejecutados, y en base a eso se ha calificado la idoneidad de los señores taxistas. En la segunda etapa tendrán que presentar un sinnúmero de requisitos que son más exigentes, entonces en eso de los cupos tenemos que tener mucho cuidado.

De lo que se ha manifestado, de la asignación de cupos, definitivamente yo no estoy de acuerdo que el Concejo lo resuelva, porque eso la Comisión ya debió haber enviado a la Fiscalía para que se haga ya las investigaciones correspondientes, el Fiscal es el titular de la investigación, nosotros no tenemos por qué meternos absolutamente en nada de la Fiscalía, excepto lo que la Fiscalía requiera, si la Fiscalía a nosotros nos requiere que entreguemos documentación, tenemos que hacerlo, tampoco podemos caer en el campo del encubrimiento, pero yo creo que eso hoy vamos a resolver favorablemente para que se vaya a la Fiscalía, pero yo creo que eso ya debió haber ido hace tiempo, cuando ya se presentó la denuncia correspondiente por parte de la Comisión, debía poner el oficio y enviar a la Fiscalía correspondiente, pero bueno ahora hay una moción, yo no le veo ningún inconveniente al respecto.

En cuanto a la reforma de la Ordenanza, el plazo es importantísimo, porque estamos fuera de plazo, sino ampliamos el plazo el día de hoy, el 31 de agosto, cumplido el plazo, tienen todo el derecho del mundo de demandarnos por incumplimiento de un acto decisorio, y por incumplimiento de la Ley.

Yo estoy de acuerdo en el contenido de la Ordenanza, definitivamente, con una observación que se especifique claramente los 90 días, se cuentan a partir de cuándo, a

partir de la Ordenanza 177; 195 o a lo que se va a expedir, es necesario aclarar este tema para que después no tengamos problemas nuevamente.

Yo quisiera, señor Alcalde, y creo que el consenso de todos los concejales es el mismo, que se continúe con el proceso de legalización de los cupos de los señores taxistas, ya no podemos dilatar un día más, porque francamente estaríamos en incumplimiento con la Ley, gracias.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Yo me alegro que ahora haya debatido un poco con el Concejo, porque no suele hacerlo, se remite a dar la palabra y nada más, pero vamos a aclarar las cosas que usted ha manifestado.

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, a las 10h45 (17 concejales).

El 10 mayo hubo sesión de Concejo, donde se estableció las recomendaciones, Alcalde, sus funcionarios, Secretaría de Movilidad ingresaron el informe el día 3 de julio, Alcalde; es decir, un día después de cumplido el plazo de la suspensión, no dentro del plazo, como sí lo hizo el señor Administrador General, con documentos, Alcalde, así que no cumplieron como usted manifiesta, el Dr. Freire dice una cosa que es bien real, y en una comunicación también le envié a usted. Si es que había que impugnar las resoluciones, había que hacerlo o vía Concejo o vía Constitucional, ahí habría que decir: el Concejo resolvió unas recomendaciones que no caben, frente a los informes que podía presentar la Secretaría de Movilidad, nunca lo hicieron, ni en el Concejo, ni a través de la Corte. ¿Quién nos hizo perder tiempo?, usted Alcalde, porque tenía que haber llamado de inmediato al Concejo a decir de los informes presentados por la Secretaría de Movilidad, esto sí se puede, y esto no se puede. Efectivamente, usted manda con un día antes del 10 de mayo, un día de anticipación pidiendo una auditoría interna, lo cual se contradice a lo que dice el concejal Sánchez, no sé en qué parte de la Ley lo dice, que el proceso de auditoría no puede hacerse sino cuando se termine el proceso, no sé, el señor Alcalde también desconocía, el Procurador también desconocía, por qué pide con fecha 9 de mayo, ahí yo ya no entiendo, y luego el Concejo aprueba la realización de una auditoría, claro como no lo vamos a aprobar un proceso tan cuestionado, para todos es conveniente que se dé el proceso de auditoría; entonces, hablemos con propiedad Alcalde, un día antes de la suspensión usted emitió este pedido a la Contraloría, pero no sé si le asesoró mal el Procurador.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica, a las 10h48 (18 concejales).

SEÑOR ALCALDE: Perdón, podemos aclarar ese punto, concejala, de una vez.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Yo le estoy dando la razón a usted, si no que me confunde lo que dice el concejal Sánchez.

SEÑOR ALCALDE: Este es un punto importante, concejala, usted está señalando que no se puede pedir un examen especial a un proceso que todavía está en curso.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Eso dijo el concejal Sánchez.

SEÑOR ALCALDE: Señor Procurador, por favor, aclaremos el tema.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: El oficio que llegó indicando de que ellos iniciarán la auditoría, el examen especial al final del proceso, si es que no se entendió, aclaro señor Alcalde.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Eso es otra cosa, ahí me queda más claro, señor Alcalde, ahí me queda más claro, no hace falta la aclaración, acaba de aclarar el señor concejal, porque hace un momento dijo otra cosa, que a mí ya me dejó en duda, Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Solamente para aclarar, concejala, y al Procurador, corríjame si estoy equivocado; uno: sí se puede solicitar un examen especial a un proceso que se encuentra en curso, y por eso lo hicimos; es decir, nuestro pedido fue correcto, obviamente es la Contraloría quien tiene que decidir en qué momento lo hace, pero nosotros hemos pedido el examen especial, conforme establece la normativa.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: De acuerdo, ya aclaró el concejal Sánchez, entonces que quede claro. Yo la observación que le hacía a usted es que hizo un día antes nada más, y luego este propio Concejo que se haga la auditoría, pero que quede claro, eso me parece que es supremamente importante.

Ahora, respecto de la suspensión también le quiero aclarar, me faltó a mí decir la palabra definitiva, y usted entendió mal, Alcalde; es decir, yo nunca promoví que esto se dé de baja o que se suspenda de forma definitiva, jamás, si yo propuse en la Comisión que se suspenda para enmendar errores, no aceptó la Comisión, así es, pero luego todo este Concejo aceptó, incluido usted Alcalde, ¿por qué?, porque teníamos la esperanza de que en esos 60 días se pudieran rectificar una serie de errores, esa era la esperanza, Alcalde. ¿Quién desperdició el tiempo?, usted y su Administración, inclusive la reforma pudimos haber hecho en ese plazo de 60 días, si es que la Secretaría nos hubiera propuesto alguna reforma, referente a lo que recomendó la Comisión.

Entonces, Alcalde, yo creo que las cosas sí deben quedar claras, yo pido textualmente que esto conste en actas, no podemos hablar de memoria, ahora yo quiero que quede claro, y quiero averiguar esto bien respecto de la propuesta, nosotros no tendríamos problema en hacer la reforma de la Ordenanza, yo creo que hay que hacer, nos interesa que el proceso continúe, claro que sí, probablemente podemos levantar la suspensión.

Yo quiero que quede claro que no se da de baja la Resolución No. 090, eso no estoy de acuerdo, porque ahí están las recomendaciones, esa Resolución tiene dos partes: 1 y 2; la una, tiene que ver con las recomendaciones y, la dos, tiene que ver con la suspensión. Entonces, eso debe quedar absolutamente claro; es decir, se podría levantar el punto dos, nada más, de tal forma que el resto de recomendaciones se sigan realizando, porque hay cuestiones que son realmente importantes, como es la auditoría, como es esto de la respuesta por el posible incremento de cupos, eso no podemos dar de baja, que quede eso claro en la propuesta que se ha hecho acá.

Y, finalmente Alcalde, es increíble, a pesar de nuestra diferencias ideológicas, pero yo le emití esta carta a usted de las respuestas de la Superintendencia de Compañías, y de Cooperativas, así no lo crea, por consideración a usted; usted me dice tenía que haber mandado a la Fiscalía de forma inmediata, esto lo discutimos en la Comisión, y justamente fue la concejala Renata Moreno quien dijo: esto no es competencia nuestra, no debemos tratarlo, esas fueron palabras de la concejala, porque efectivamente no es nuestra competencia. Entonces, decidimos hacer una carta desde la presidencia, pero de ninguna manera acusando a nadie, sino preguntando, y así no lo crea, Alcalde, lo hice por consideración a usted; usted no ha sido considerado conmigo, usted no me ha contestado, y por esa razón es que hoy propongo que sea el Concejo el que remita a la Fiscalía, porque yo estoy de acuerdo con lo que ha dicho la concejala Moreno, ese no es un asunto de la Comisión, eso tiene que seguir un proceso investigativo, yo me lamento, pero hemos pensado una y otra vez; primero, preguntémosle al Alcalde cómo se dio esto, que pregunte a sus funcionarios, no ha querido contestar, pues muy bien nos obliga el día de hoy para que desde aquí se emita esos informes a la Fiscalía.

Así le parezca increíble, Alcalde, pero a ratos sí me pongo en sus pies, no es fácil un sinnúmero de problemas, aquí este proceso cuestionado, y no hemos querido actuar de forma politiquera, por eso hemos mandado la carta de tres o cuatro hojas preguntando un montón de cosas, para que usted pueda contestar a través de sus funcionarios. Entonces, quiero dejar totalmente claro eso, y estaría de acuerdo con la moción presentada por el concejal Páez, o lo mocionado por la concejala Renata Moreno, y lo que yo he mocionado se haga en una sola moción, hasta el 31 de agosto tenemos el plazo respecto de la Ordenanza; es decir Alcalde, si se convoca de forma inmediata a la Comisión, se tendría que tratar previo al 31, en dos sesiones extraordinarias urgentes, para poder resolver el tema de la Ordenanza, y nosotros antes del 31 tener solventado todo lo que esta reforma amerite. Entonces, yo creo que eso no es problema, eso ya está en sus manos, Alcalde.

CONCEJALA DRA. RENATA MORENO: Muchas gracias. Efectivamente, de acuerdo a lo que comenta en este momento la concejala Maldonado, sí quisiera hacer un cambio en la moción, porque en primera instancia estaba efectivamente dar de baja la Resolución

No. 090, y lo que nosotros queremos es habilitar el proceso para que pueda continuar, entonces lo que estaríamos dando de baja es levantar la suspensión.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Gracias, buenos días con todas y con todos. Suscribo totalmente lo señalado por la concejala Luisa Maldonado, y la preocupación era también el tema de la no suspensión de la Resolución No. 090, sino del numeral 2 de la Resolución No. 090, que es levantar la suspensión, pero sí insistir en que la suspensión se hace, no por el hecho de querer obstaculizar un proceso, sino porque estaba viciado de algunos temas, y más bien se plantea el asumir las ocho recomendaciones, en vista de eso se planteó esa suspensión.

Quiero rechazar las expresiones de la concejala Moreno, en el sentido de que los concejales estamos aquí para trabar los procesos, creo que ustedes tienen acceso a la información pública de todas las sesiones del Concejo, y están las actas, me parece importante que revisen, algunos concejales estamos para aportar permanentemente, y asesorarle al Alcalde, cosa que no hemos tenido de parte de la Administración, creo que y le pregunto al Procurador, el tema del proceso y definición del proceso, es primero el tratamiento de la Ordenanza, y luego debería ser la suspensión o no tiene nada que ver; entonces, porque es importante, igual debe pronunciarse, vale la pena que se pronuncie, pero es importante avanzar en el cambio de la Ordenanza, eso tendría que ser y siguiendo igual el debido proceso a la Comisión, y luego pasar al primer debate al Concejo.

Igual, coincido plenamente con lo planteado por la concejala, pero también con la incorporación que está haciendo el concejal Páez para la moción, gracias.

SEÑOR ALCALDE: Señor Procurador, por favor, comente su punto de vista jurídico respecto al hecho de que son dos procesos, que el uno no debe obstaculizar el otro, el levantamiento de la suspensión del proceso, por un lado; y, por otro, la reforma de la ordenanza, por favor, señor Procurador.

DR. GIANNI FRIXONE ENRÍQUEZ, PROCURADOR METROPOLITANO (E): Así es señora concejala, efectivamente en base a la pregunta que efectuó usted, el Concejo tiene la facultad para tomar el día de hoy la posibilidad de levantar la suspensión prevista en la Resolución No. C 090, independientemente de que se inicie el procesamiento de la reforma a las Ordenanzas Nos. 177 y 195, en lo referente a la ampliación del plazo, conforme ha sido propuesto por iniciativa del Ejecutivo, y será ingresado a la Comisión para el trámite extraordinario solicitado por este Concejo.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: A lo dicho por el Procurador en este momento, frente a todo el público hemos preguntado aquí a la AMT, y a lo dicho por el Procurador, siempre y cuando ustedes manifiesten que ya está en manos de la AMT la

documentación; es decir, que el perito ya entregó a la AMT la documentación, entonces ahora sí ya podríamos avanzar.

SEÑOR ALCALDE Quiero en este punto que sea el representante de la AMT quien rinda la información de manera oficial al Concejo Metropolitano, por favor pase adelante.

SR. ROTHMAN ROMERO, DIRECTOR GENERAL DE LA AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO (S): Señor Alcalde, señor Procurador, señor Administrador, señoras y señores concejales, público presente. En mi calidad de Director subrogante de la Agencia Metropolitana de Tránsito, tengo a bien comunicar a ustedes que el día de hoy a las 9 de mañana fuimos informados por parte de la Dra. Nuvia, Fiscal que conoce el proceso, ha dispuesto el retiro de los peritos de la Policía Nacional que se encontraban en los archivos de la Agencia Metropolitana de Tránsito, esta situación nos fue comunicada a nosotros por parte de la Secretaría de Fiscalía, razón por la cual culminada la reunión y previo a la venia que nos podemos retirar, iremos a verificar, señor Alcalde, y presentaremos un informe por escrito a la máxima autoridad que es usted, con copia al señor Procurador, y al Concejo.

Señor concejal muy buenos días. Debemos entender que los señores peritos fueron dispuestos mediante un impulso fiscal, a fin de que intervengan y hagan una revisión pericial a los documentos que existían dentro de los archivos de la Agencia Metropolitana de Tránsito.

El haber dispuesto la señora Fiscal el retiro de los señores peritos, implica que el tiempo que les fue dado a dichos peritos para que presenten este informe, fue concluido, razón por la cual no hay razón de que sigan permaneciendo dentro del archivo.

En cuanto a los resultados, debo entender que al no ser la Agencia Metropolitana de Tránsito parte procesal, como tampoco lo es del Concejo Metropolitano, no estamos en condición de exigir a Fiscalía que nos proporcionen la copia del informe o que se lo dé a conocer cuál es el resultado de dicho informe, gracias.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Yo lo que quisiera pedir es que precisemos con mucha claridad el alcance de la moción presentada, porque ha habido algunos añadidos.

El primer elemento es suspender o levantar el punto 2 de la Resolución No. 090, que se refiere a la suspensión.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, a las 10h56 (19 concejales).

Dos: me parece que se señaló con insistencia que se fije plazos para el tratamiento de la reforma de la Ordenanza, y la convocatoria inmediata a esa discusión, tanto de la Comisión como del Concejo, esto de que existe un plazo para el 31, estamos hablando de 11 días, pero me parece que es un mensaje prudente, adecuado, propio, para que en los plazos más cortos se eleve a conocimiento de la Comisión, la Ordenanza, y entre a primero y segundo debate, a lo mejor se incorporan algunos elementos, como se ha planteado. Entonces, yo insistiría en que se ponga un plazo para que se dé esa convocatoria a la reunión de la Comisión, y al primer debate.

En tercer lugar, me parece que hay un planteamiento de que en la reforma de esa Ordenanza, se considere los temas de la calidad de la operación de los taxis, ese me parece que es un elemento que sí vale la pena dejarlo señalado, que abre curso a lo que sería construir el contenido de la Ordenanza, es cierto que eso puede incorporarse entre el primero y segundo debate o en el primer debate mismo, pero me parece que esto también es un mensaje socialmente importante, de que vamos a hacer ajustes en algunos aspectos que consideramos claves.

El cuarto punto que me parece que, a lo mejor, puede ser tratado independientemente o como parte de la moción, es el pedido de información a la Administración, respecto a la entrega de cupos que se han dado a algunas empresas, y me parece que es el un elemento de lo que plantea el concejal Páez, y la concejala Maldonado, deberíamos también fijar un plazo, me parece que si ya vienen trabajando desde hace algún rato, ya han de tener avanzado ese trabajo, esa tarea. Entonces, un plazo de 15 días para que se entregue eso, y que adopte las decisiones administrativas, y que se envíe eso a Fiscalía. Yo no estoy muy de acuerdo, yo creo que todo ciudadano puede presentar denuncias a la Fiscalía, creo que ese es un derecho de todos los ciudadanos; el hecho de ser parte del Concejo, y si hay un tema que es sacado en el Concejo, me parece que es nuestra responsabilidad que eso se envíe a la Fiscalía, porque es un elemento que, al menos, tiene indicios complejos de un acto administrativo y legal, y que puede tener repercusiones importantes, porque estamos hablando de importantes recursos económicos que podrían estar implicados.

Entonces, Renata, no sé si he resumido bien un poco los elementos para que quede clara la resolución que se va a adoptar.

SEÑOR ALCALDE: Faltan dos intervenciones, y luego que la concejala Moreno, quizás acoja o no las observaciones planteadas.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias Alcalde, compañeras, compañeros concejales, público presente, representantes de los medios de comunicación, a mí me

parece que es muy importante varios temas, primero: no olvidar la condición humana que como seres humanos nosotros debemos plantearnos dentro de un Cuerpo Colegiado, y en el marco de aquello yo quiero iniciar mi intervención solidarizándome con usted Alcalde, frente a lo que lamentablemente tuvo que vivir la semana anterior frente a la toma de las vías aledañas a su domicilio. Yo me imagino, cómo estaría usted, sus niños, su esposa, su familia, así es que quiero empezar con esa solidaridad.

Segundo: también aprovechando el tema y de la revisión frente a lo que se está planteando y que usted lidere, Alcalde, todos los requerimientos de información a través de la Secretaría de Movilidad, la Agencia Metropolitana de Tránsito, de modo que generemos celeridad en el tratamiento que nosotros estamos planteando.

Me parece muy importante seguir velando por la transparencia, porque las cosas se vayan aclarando en el ámbito administrativo, legislativo, corporativo, y por qué no en algo que es muy importante, que es en el ámbito jurisdiccional al hablar de las investigaciones en el proceso ante la Fiscalía, y también en el juicio que devenga frente a este proceso de investigación previa.

Hay que mencionar que he sido uno de los más preocupados, no sólo dentro del Concejo como en efecto lo he demostrado en todas mis actuaciones, al haber integrado una Comisión de Veeduría y Fiscalización con Justicia Vial, Guillermo Abad, y el Concejo de Participación Ciudadana, pero también dentro del proceso, requiriendo información; información que de una u otra manera va a abonar para que se evite una serie de elucubraciones, insinuaciones, una serie de atropellos que puedan darse a determinadas personas.

Yo he pedido las actas del Concejo, donde hemos tratado no sólo este tema, sino sobre el transporte público convencional, inclusive he pedido que de las actas se remitan copias, y los audios de la Comisión Especial de Vigilancia, he pedido a la Comisión de Movilidad, en fin, de todo lo que abone para el esclarecimiento de estos hechos. Hay que mencionar también que se habla el día de hoy de información, que aparentemente no estaría emitida por la Superintendencia de Compañías o no estaría en el proceso.

Yo debo decir, de la información que ustedes mismos nos han hecho llegar, aquí hay un oficio No. 680-AMT-2018, de 8 de agosto de 2018, suscrito por el Director General Metropolitano de la Agencia Metropolitana de Tránsito, en donde dirige un atento oficio a la Dra. Ruth Maribel Barreno, Agente Fiscal de Pichincha, quien está al frente de la investigación que se lleva adelante en esta Unidad Jurisdiccional; y, en el punto b) dice: que remite el listado de los aspirantes del proceso de regularización de taxis durante el

período 2017-2018, que han obtenido permiso de operación de servicio de taxi, así como el listado de cooperativas y personas naturales que han tenido el cupo, permiso de operación de taxi durante el período 2015-2017, ya sea por sentencia, resolución o trámite municipal interno. Entonces, esto es importante resaltar, que sin perjuicio de la decisión que se tome, ya existe ese listado, que entiendo demanda de mucha preocupación de ediles dentro del Distrito Metropolitano, y si es que hay que ampliar, pues que se lo haga, lo importante es esclarecer, precisamente, qué es lo que se puede abonar para este proceso que nosotros estamos sobrellevando.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Gracias. Sólo un punto de información concejal Garnica, efectivamente es como usted ha dicho; sin embargo, lo que emite como informe la Superintendencia de Compañías, y la de Cooperativas, es desde el 2014 hasta el 2018, entonces es mucho más completo lo que se emite.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Muy bien, sí me parece muy importante, y debo indicar que dentro de las piezas procesales, y lo digo al estar inmerso en el proceso de investigación, hay datos muy importantes que ojalá develen una serie de mafias de corrupción que se dan desde el año 2011, no sólo desde el último proceso, y esperemos que así mismo todo el mundo esté presto a colaborar frente a una serie de audios, y una serie de situaciones que constan del expediente, y que eso va a dilucidar mucho cómo era el modo de operación, y de pronto eso sirva para corregir a futuro determinados procesos, eso es algo que es importante señalar.

Dentro de lo que está planteado por la concejala Renata Moreno, me parece muy importante, primero: el levantamiento de la suspensión, me parece que es oportuno si ya dentro de la Comisión se trata el tema de la reforma, que será discutida y debatida como corresponde en primer debate, en donde hay temas que hay que tomar con mayor énfasis, en lo que tiene que ver con los niveles de seguridad de la documentación.

Una de las cosas que he leído con mucho interés de la Comisión Especial, es que no hubo una foliación o posible escaneo de la documentación que fue receptada por parte de los operadores administrativos dentro de este proceso, que dicho sea de paso no hemos sido los concejales.

Entonces, esta medida de seguridad va a ayudar a mejorar lo que se está hablando de la transparencia, lo que se está buscando que el proceso sea llevado en las mejores condiciones, y de esa manera concluir con éxito. Un tema muy importante, hay 10.270 calificados como idóneos, todos sabemos la calidad de idóneo, no es que se le ha otorgado un título habilitante, tendrá que pasar una serie de filtros, tal como está recogido en el

texto de la Ordenanza, y para eso precisamente el destrabar esta suspensión va a ayudar muchísimo para que la Agencia pueda realizar ese trabajo.

Sí es necesario recomendar o exhortar a usted como representante administrativo de la Secretaría de Movilidad, y de la Agencia Metropolitana de Tránsito, que valoren muy bien, hay temas que se deben discutir a profundidad, por ejemplo, qué vamos a hacer con la resolución que se adoptó hace más de dos meses, hablaba de un proceso de subsanación, eso hay que requerir un informe a la Procuraduría Metropolitana, para ver el alcance de esa posibilidad frente a lo que ya se generó una etapa dentro del proceso de la regularización.

También hay que continuar con las medidas de seguridad, eso me parece que es fundamental y algo que hemos visto, y ha generado una gran alarma sobre los que no obtuvieron el certificado de idóneo, hay personas que han llegado y, obviamente, yo estoy remitiendo como corresponde que vayan a la Fiscalía, porque hay personas y agentes oficiosos que lamentablemente vuelven a querer hacer de las suyas, a querer extorsionar e inclusive gente inescrupulosa que está ofertando a quienes salieron como no idóneos, determinar la posibilidad de obtener el certificado de idóneo, y después un posible cupo para poder trabajar bajo esta modalidad, todo eso yo creo que hay que seguir, si les ha llegado también la misma información a los compañeros, mandar a la Fiscalía como autoridad competente, y dentro de este proceso para que tampoco quede en la impunidad ciertas intenciones de determinados malos dirigentes o malas personas que están tratando de aprovecharse de esta situación.

Con esto Alcalde, yo pediría que se incorpore todos estos temas, y que se vaya avanzando en el requerimiento de información a la Secretaría de Movilidad, a la Agencia Metropolitana de Tránsito, y a Procuraduría Metropolitana, sobre el verdadero alcance y la posibilidad dentro de la reforma que se plantea, de incorporar los puntos que no se hayan ejecutado dentro de la resolución hace más de dos meses.

SEÑOR ALCALDE: Le agradezco sus palabras de solidaridad, concejal Garnica.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias, buenos días con todas, con todos, concejalas, concejales, Alcalde. En aras de ser más ejecutivos y lo más rápido, porque ya hemos debatido bastante sobre este tema todos los concejales, yo apoyo la moción de la concejala Renata Moreno en el tema de dar de baja la Resolución No. C 090, en la segunda parte, pero también decir, que eso yo ya propuse la semana pasada, y sin embargo no se tomó en cuenta, pero bueno me alegro. Me alegro que haya quedado el gusanito en la cabeza, y se decidan ahora a aceptar la propuesta que hice la semana anterior, lo que

también lamento es que este tema de resolver la regularización de los taxis informales, yo lo presenté años atrás, para evitar este largo viacrucis que les ha tocado ahora vivir; sin embargo, no se lo tomó en cuenta por parte del Presidente de la Comisión, dos veces insistí, pero bueno, el tiempo me da la razón una vez más, y vale que quede claro en que una cosa es el proceso administrativo, y otra cosa es el procedimiento penal de la Fiscalía en las investigaciones que está haciendo, eso no impide lo uno de lo otro. Entonces, yo creo que en aras de ser más ejecutivos, Alcalde, yo invito a que ya hagamos la votación.

SEÑOR ALCALDE: Así es, señora concejala. Concejala Moreno, por favor, si usted puede comentarnos los puntos que acoge en su moción, ya creo que se volvió medio confuso, pero por favor adelante para someter a votación.

CONCEJALA DRA. RENATA MORENO: Gracias Alcalde, creo que ésta va a ser una de las mociones más largas de la historia del Concejo. Efectivamente, tendríamos primero el dar de baja la suspensión, que es la segunda parte de la Resolución No. C 90, de 10 de mayo de 2018.

La otra parte sería, dar un tratamiento extraordinario o expedito a lo que significa la reforma de la Ordenanza, tomando en cuenta sobre todo el tema temporal, pero también donde se puedan tratar temas como: calidad del servicio, y los demás que sean traídos por los demás concejales.

Finalmente, el tema de ponernos un plazo para la entrega de información sobre el tema de los cupos que han sido entregados con antelación, antes de que termine el proceso y que entendemos ya ha sido tratado e investigado por la Secretaría, por la AMT, y remitido, incluso, a Fiscalía, pero que esa información sea transmitida a los concejales en un plazo de 15 días, y que se remita a Fiscalía la información.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Estamos 20 de agosto, señor Alcalde, se vence el plazo el 31, creo que ya se han recogido algunas voces en ese sentido, si la Secretaría de Movilidad hace llegar la iniciativa legislativa de reforma a la Ordenanza en el plazo de 72 horas, recogiendo lo que aquí se ha planteado como inquietudes, como observaciones, estaríamos convocando en unas 48 horas, esto ya es la próxima semana, nos quedan prácticamente días. Entonces, creo que es importante observar estos plazos para no caer en otra ilegalidad, en que se vence el plazo, caduca la Ordenanza, y no tenemos respuesta; en ese sentido, 72 horas creo que es un tiempo suficiente para que la Secretaría de Movilidad nos haga llegar, y podamos discutir en la Comisión las reformas que sean del caso, para emitir dictamen favorable, y lo que solicito es que venga con el dictamen y el

criterio legal de Procuraduría que es importante para poder abonar y acelerar el debate, como se ha hecho en otras ocasiones, nada más, señor Alcalde.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: La Procuraduría que anote lo que decía Jorge Albán, en el sentido de que nos informen sobre las acciones administrativas derivadas del tratamiento del caso, que no nos digan, sí hay porque eso ya tengo, y eso se lo ha remitido a usted, que nos diga sobre esa constatación, cuáles son las acciones administrativas que se han tomado, esto me parece que es importante, y eso que se remita a la Fiscalía.

SEÑOR ALCALDE: Bien, señor Secretario, por favor someta a votación ordinaria la moción presentada por la concejala Moreno, con las incorporaciones que han sido señaladas.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí, señor Alcalde. Señoras y señores integrantes del Concejo, por favor, sírvanse levantar la mano quiénes están de acuerdo con la aprobación de la moción antes referida, con las observaciones acogidas en el seno del Concejo.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓			
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓			
4. SR.TA. CARLA CEVALLOS	✓			
5. ABG. DANIELA CHACÓN				✓
6. SRA. GISSELA CHALÁ	✓			
7. ABG. EDUARDO DEL POZO				✓
8. DR. PEDRO FREIRE	✓			
9. ABG. SERGIO GARNICA	✓			
10. DR. MARIO GRANDA	✓			
11. SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
12. ING. ANABEL HERMOSA	✓			
13. LIC. LUISA MALDONADO	✓			
14. DRA. RENATA MORENO	✓			
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓			
16. SR. MARCO PONCE	✓			
17. ECON. LUIS REINA	✓			
18. ABG. RENATA SALVADOR	✓			
19. LCDO. EDDY SÁNCHEZ	✓			
20. SRA. KAREN SÁNCHEZ	✓			
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22. DR. MAURICIO RODAS, ALCALDE METROPOLITANO	✓			

VOTACIÓN TOTAL	20			2
----------------	----	--	--	---

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Con el voto favorable de los presentes, Alcalde, queda aprobada la resolución.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (20), LUEGO DE CONOCER LOS INFORMES DE LAS DEPENDENCIAS MUNICIPALES COMPETENTES REQUERIDOS MEDIANTE RESOLUCIÓN No. C 211, DE 6 DE AGOSTO DE 2018, Y DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LOS ARTÍCULOS 87, LITERAL D), Y 323 DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN, **RESUELVE:**

- 1) LEVANTAR LA SUSPENSIÓN DEL PROCESO DE ASIGNACIÓN DE CUPOS PARA TAXIS, CONSTANTE EN EL NUMERAL 2 DE LA RESOLUCIÓN DE CONCEJO No. C 090, DE 10 DE MAYO DE 2018.
- 2) SOLICITAR A LA COMISIÓN DE MOVILIDAD QUE SE DÉ UN TRATAMIENTO EXPEDITO AL PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 177, REFORMADA MEDIANTE ORDENANZA METROPOLITANA No. 195, DE 2017, QUE SERÁ REMITIDO POR LA ALCALDÍA METROPOLITANA, REFERENTE A LA AMPLIACIÓN DEL PLAZO PARA LA ASIGNACIÓN DE CUPOS DE TAXIS, DENTRO DE LO CUAL DEBERÁ ABORDARSE UN ANÁLISIS SOBRE LOS ASPECTOS DE INTERÉS DE LOS INTEGRANTES DEL CUERPO EDILICIO EN LA MATERIA, ENTRE ELLOS, EL CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 27 DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 177 Y SUS DISPOSICIONES TRANSITORIAS.
- 3) DISPONER QUE LA ALCALDÍA METROPOLITANA RECOPILE LA INFORMACIÓN RELACIONADA CON EL INCREMENTO DE CUPOS EN COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE TAXIS, FUERA DEL PROCESO DE ASIGNACIÓN DE CUPOS DE 2011, ASÍ COMO DEL DERIVADO DEL PROCESO DE ASIGNACIÓN CONSTANTE EN ORDENANZA METROPOLITANA No. 177 Y SU REFORMA, Y LA REMITA A LA FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO, PARA LA INVESTIGACIÓN DE LAS IRREGULARIDADES QUE SE DERIVEN DE DICHA INFORMACIÓN.
- 4) SOLICITAR A LA PROCURADURÍA METROPOLITANA QUE, EN EL PLAZO DE QUINCE (15) DÍAS, REMITA UN INFORME SOBRE LAS ACCIONES

ADMINISTRATIVAS REALIZADAS EN FUNCIÓN DE LAS DENUNCIAS PRESENTADAS CON RELACIÓN A LO DESCRITO EN EL NUMERAL PRECEDENTE.

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

II. Primer debate del proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la Estructura Tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. (IC-O-2018-230).

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Gracias señor Alcalde. La Comisión de Movilidad que me honro en presidir pone a consideración del Concejo para primer debate.

Asume la presidencia la concejala Ing. Anabel Hermosa, Segunda Vicepresidenta del Concejo Metropolitano, a las 11h05 (18 concejales).

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Prosiga señor concejal.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Gracias señora Alcaldesa. La Comisión de Movilidad pone a consideración del Concejo el presente proyecto de Ordenanza que establece la estructura tarifaria al sistema de transporte público. El presente proyecto de Ordenanza cuenta con el criterio técnico y legal favorable; cuenta con una exposición de motivos, 18 artículos, 2 “Disposiciones Generales”, 4 “Disposiciones Transitorias”, y una “Disposición Final”.

El dictamen favorable de la Comisión aclara que lo que se ha hecho en la Comisión son observaciones de carácter estructural, se ha recomendado que la exposición de motivos establezca estudios comparativos, entre lo que establecimos en la “Disposición Transitoria Segunda” de la Ordenanza 201, respecto de tarifa plana, y la nueva estructura tarifaria; un estudio comparativo respecto de los costos que significaría en cuanto a menos carga presupuestaria para la Empresa Trolebús; establecer mejores holguras en las fases que establece la aplicación de estructura tarifaria; establecer de mejor manera lo que son las “Disposiciones Transitoria y Generales”, dejando para que el Concejo debata en cuanto a las observaciones de carácter ya de fondo, y forma, respecto del contenido de la misma, siendo así y teniendo el oficio 280 del Alcalde, en el que establece de que asume la iniciativa total del proyecto, solicitaría que la Secretaría de Movilidad sea quien exponga el contenido del mismo en su aspecto técnico y jurídico.

Salen de la sala de sesiones la concejala Lic. Luisa Maldonado; concejal Abg. Sergio Garnica; concejala Sra. Karen Sánchez; concejal Dr. Pedro Freire; y, la concejala Srta. Carla Cevallos, a las 11h15 (13 concejales).

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Gracias señor concejal. Solicitamos, por favor, al Secretario de Movilidad realizar la presentación del informe.

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Gracias señora concejala. Buenos días, señora Presidenta, señoras y señores concejales, autoridades municipales, público presente. Dando cumplimiento a la convocatoria de la sesión extraordinaria para el día de hoy en el punto segundo, primer debate del Proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la estructura tarifaria para el sistema metropolitano de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano, procedo a explicar para lo cual ya se ha entregado a través de la Secretaría de Concejo el informe y el borrador de Ordenanza para aplicación de la estructura metropolitana a ser presentada el día de hoy, y debo partir entonces del Proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la estructura tarifaria para el sistema metropolitano de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito, en cumplimiento con la “Segunda Transitoria” de la Ordenanza No. 201, por lo cual la Secretaría de Movilidad pondrá a consideración de la Comisión de Movilidad la estructura tarifara a ser aplicada en el DMQ, que incluya la forma de integración, cobro y distribución de ingresos, así como el cronograma de implementación y la seguridad social de todos los trabajadores del sistema.

Proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la Estructura Tarifaria para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito de Quito.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD
ALCALDÍA

Segunda Transitoria de la Ordenanza No. 201.- Dentro de los noventa (90) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la **Secretaría de Movilidad**, con la información proporcionada por las entidades metropolitanas que forman parte del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, **pondrá a consideración de la Comisión de Movilidad la estructura tarifaria a ser aplicada en el DMQ que incluya la forma de integración, cobro y distribución de ingresos, así como el cronograma de implementación, y la seguridad social de todos los trabajadores del sistema.** En la definición de esta estructura, se priorizará la aplicación de una tarifa plana para todos los Subsistemas de Transporte Público intracantonal urbano, para una fácil comprensión, aceptación y adopción del nuevo sistema de transporte público por parte los usuarios.

La estructura tarifaria será puesta en conocimiento del Concejo Metropolitano para su posterior aprobación y promulgación, la misma que será de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores de transporte.

QUITO 40 años
PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD

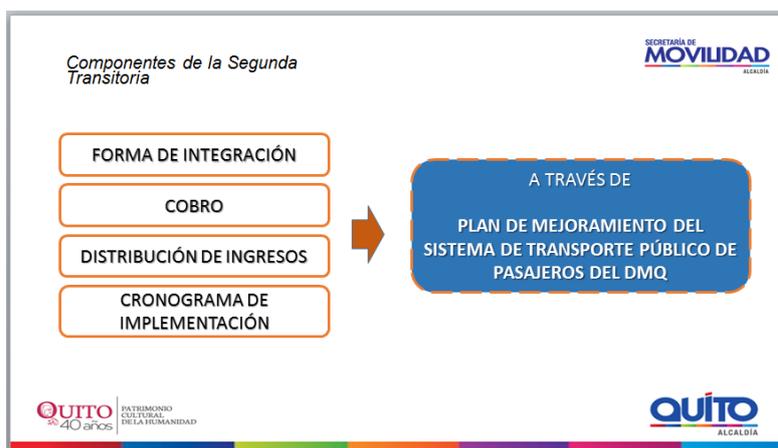
QUITO
ALCALDÍA

El informe técnico que fue presentado a ustedes, recoge todos los antecedentes necesarios, indicando que son muchísimos y muy amplios los temas que deben considerarse para un

análisis integral de lo que implica una estructura tarifaria para un sistema tan complejo como el sistema de servicio urbano del transporte en el Distrito Metropolitano.

El Concejo Metropolitano con fecha 8 de febrero de 2018, expide la Ordenanza No. 201 que establece la política tarifaria, aplicable al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

En el artículo 5 de dicha Ordenanza señala que la estructura tarifaria será determinada por el Concejo Metropolitano en ejercicio de sus facultades, el mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos. En las “Disposiciones Transitorias” de la Ordenanza citada, se encarga a la Secretaría de Movilidad varias acciones tendientes a fortalecer el transporte público de Quito, y además a formular la estructura tarifaria, la misma que será puesta en conocimiento como estamos haciendo el día de hoy.



Cabe informarse que debido a las características geográficas del Distrito Metropolitano, y a su constante expansión urbanística, presenta una alta demanda el transporte público como una solución alternativa al uso intensivo de los vehículos particulares; este requerimiento por parte de la población, ya no sólo se remite al aumento de una flota y rutas de cobertura, sino una necesidad de reducción de los tiempos de recorrido, que debido al crecimiento expansivo la ciudad ha generado distancias cada vez más grandes con ciertas dificultades de acceso poblacionales.

Como dato importante, el 73% de la población del Distrito Metropolitano usa el transporte público como un modo de movilización, por lo que mejorar y ordenar el sistema de transporte público del Distrito supone realizar mejoras de beneficios de la mayoría de la población.

En el subsistema convencional se produce 1'600.000 viajes, y en el subsistema Metro-Bus-Q, 1'000.000 de viajes en días laborables, estos datos son supremamente importantes en una población de 2.800.000 habitantes que tiene el Cantón, por lo que hay que desarrollar un sistema de transporte adecuado con buen servicio, y que dé cumplimiento a las necesidades de la población, es un eje de acción prioritario.

Según los estudios contratados por la Secretaría de Movilidad, de alrededor de más de 2.600.000 viajes realizados en el sistema metropolitano de transporte de pasajeros, y sus viajes tienen diferentes tipologías como se puede apreciar en el gráfico que ponemos a su disposición.

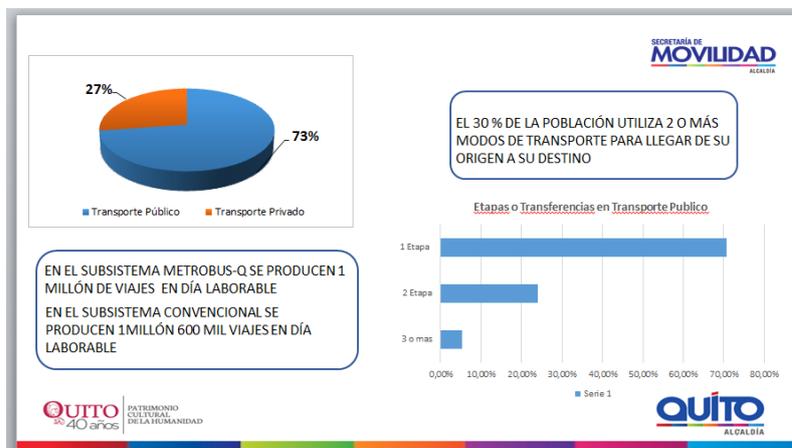
Los viajes realizados por los usuarios pueden ser de una o más etapas, es otro dato importante; es decir, si en el viaje se realiza o no transferencias o trasbordos de un subsistema a otro para llegar a su destino, por lo tanto como se puede apreciar, el 70% de los usuarios de transporte público, realiza su viaje en una etapa, pero un 30% realiza en dos o tres etapas o más transferencias de trasbordo, dato supremamente importante, porque esto quiere decir que un 30% de la población, actualmente paga 2 o 3 veces o más de un pasaje, es decir, 25, 50, 75, y hasta \$1 para llegar a su destino de origen.

La metodología para el estudio de la estructura tarifaria, para el desarrollo de un modelo de cálculo de los costos operacionales, y de la tarifa técnica referencial, se siguió la metodología siguiente:

Levantamiento de información, tanto de fuentes primarias, como de fuentes secundarias. En el levantamiento de información primaria se priorizó la información proporcionada por las operadoras de transporte, contrastándola con las encuestas realizadas por la consultoría.

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, a las 11h20 (12 concejales).

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Srta. Carla Cevallos, a las 11h21 (13 concejales).

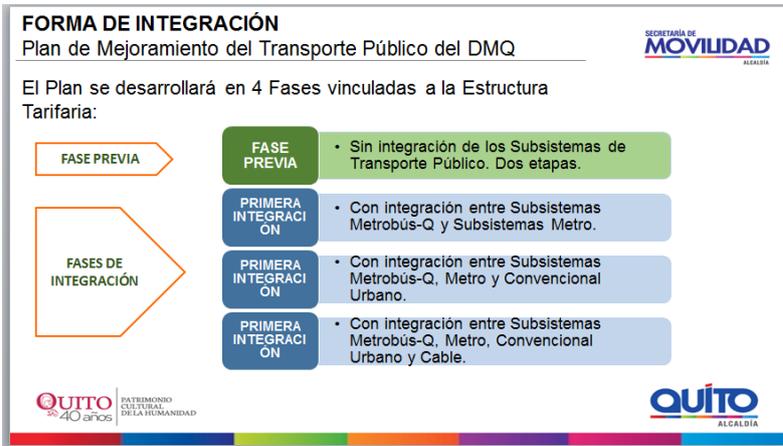


Investigación de costos en el mercado local respecto a vehículos, insumos y repuestos; investigación de índices económicos estatales; subsidios de transporte; políticas laborales; procesamiento de la información, y en base a las políticas del Distrito Metropolitano de Quito se realizaron los diferentes modelos para cada subsistema de transporte, tanto de los actuales, como del Metro de Quito que se encuentra en construcción, así como del cable, cuya implementación está considerada dentro de la planificación municipal, y consta en la Ordenanza No. 201.

Luego se ha hecho un análisis de los resultados obtenidos, ajustes de los diferentes modelos como debe ser, y para la entrega final del documento se socializaron los resultados obtenidos por las autoridades y técnicos involucrados.

La forma de integración del sistema del transporte metropolitano de pasajeros de Quito, se ha tratado de la siguiente manera: en vista de que a la fecha los subsistemas de transporte no se encuentran en condiciones técnicas necesarias para realizar una integración tarifaria, resulta imperante realizar una fase previa que le hemos denominado, “fase de fortalecimiento y de sostenibilidad operativa”, es una integración empresarial y operacional con los diferentes operadores.

Posteriormente, se ha definido tres fases de integración que se deberá cumplir de manera secuencial.



¿Qué es la fase previa?. La fase previa como su nombre indica, es el proceso de integración del sistema metropolitano, en esta fase sin integración de los subsistemas de transporte público, existen actualmente; es decir, explica la situación actual compuesta en dos etapas. Etapa 1, una situación actual, y etapa 2 una importante situación con un mejoramiento laboral y operacional; es decir, consideran que son etapas de sostenibilidad operativa, luego pasaremos a una primera integración.

Sale de la sala de sesiones la concejala Sra. Ivone Von Lippke, a las 11h23 (12 concejales).

En esta fase se inicia ya la integración entre subsistemas, Metrobús-Q, y la primera línea del Metro. Una segunda integración a continuación se integrará el subsistema convencional; por lo tanto, esta fase conlleva la integración entre subsistemas Metrobús-Q, Metro y convencional urbano.

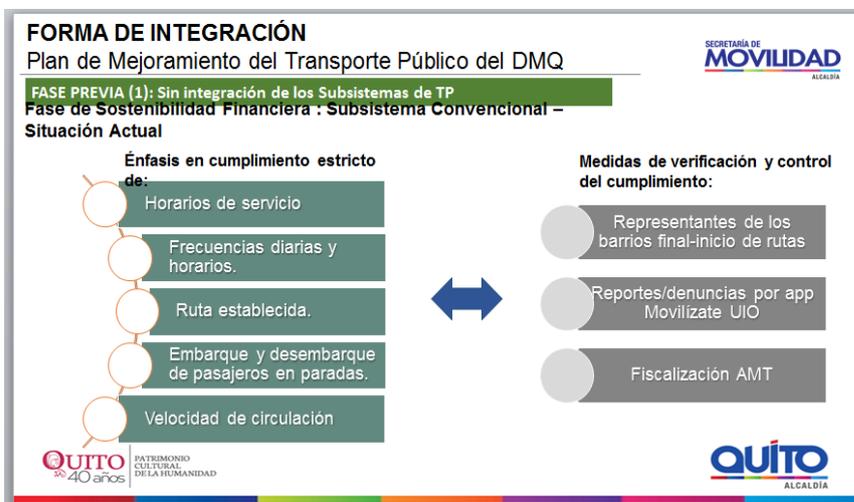
Procede a dar lectura a la siguiente lámina:



Las cuatro fases planteadas se implementarán en un período de tres años, al menos, a partir de la operación y sanción de la Ordenanza que ampare la estructura tarifaria, y son las siguientes: la fase previa de integración consta de dos etapas: primera etapa, que es una etapa de sostenibilidad operativa, y segunda etapa que es una etapa de mejoramiento laboral y operacional.

La etapa de sostenibilidad operativa conlleva el cumplimiento de las acciones a) y b), en el cuadro que ustedes pueden mirar; es decir, en esta etapa se ha considerado poner énfasis.

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:



Esta etapa se implementa a partir de la aprobación y sanción de la Ordenanza, que está siendo presentada para su conocimiento, a continuación luego tendremos la etapa de mejoramiento laboral y operacional. Esta etapa conlleva el cumplimiento de las acciones a), b), c) y d), antes mencionadas.

Procede a dar lectura a las siguientes láminas:

FORMA DE INTEGRACIÓN
Plan de Mejoramiento del Transporte Público del DMQ

SECRETARÍA DE MOVILIDAD ALCALDÍA

FASE 1: Sin integración de los Subsistemas de Fase de Mejoramiento Laboral y Operacional : Subsistema Convencional y Metrobus-Q-

Acciones

A. Cumplimiento de normativa laboral del personal de las operadoras.	<ul style="list-style-type: none"> Afiliación al IESS de todo el personal de las operadoras. Jornadas laborales de 8 horas 2,2 choferes y 2,2 ayudantes por bus.
A. Fortalecimiento del Modelo de Gestión por Caja Común.	<ul style="list-style-type: none"> Consolidar el Modelo de Gestión por Operadoras. Establecer el Modelo de Gestión por zonas.
B. Cumplimiento de Indicadores de Calidad del Servicio de TP, con énfasis en los siguientes aspectos.	<ul style="list-style-type: none"> Estado físico y mecánico de la unidad. Trato y buen servicio al usuario. Estándares y niveles de operación. Verificación de estándares ambientales.
C. Implementación de los sistemas inteligentes de transporte.	<ul style="list-style-type: none"> A corto plazo: Instalación de contadores de pasajeros, medidores de velocidad y sistemas propios de cada Operadora, para mejorar la operación.

QUITO 40 años PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD

QUITO ALCALDÍA

FORMA DE INTEGRACIÓN
Plan de Mejoramiento del Transporte Público del DMQ

SECRETARÍA DE MOVILIDAD ALCALDÍA

FASE 1: Sin integración de los Subsistemas de Fase de Mejoramiento Laboral y Operacional : Subsistema Convencional – Mejoramiento de Situación Laboral y Operacional

Énfasis en cumplimiento estricto de:

- Horarios de servicio
- Frecuencias diarias y horarios.
- Ruta establecida.
- Embarque y desembarque de pasajeros en paradas.
- Velocidad de circulación.
- Horarios de personal.
- Afiliación de personal al IESS

Medidas de verificación y control del cumplimiento:

- Representantes de los barrios final-inicio de rutas
- Reportes/denuncias por app Movilízate UIO
- Fiscalización AMT
- Documentación del IESS

QUITO 40 años PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD

QUITO ALCALDÍA

FORMA DE INTEGRACIÓN
Plan de Mejoramiento del Transporte Público del DMQ

SECRETARÍA DE MOVILIDAD ALCALDÍA

FASE 1: Sin integración de los Subsistemas de Fase de Mejoramiento Laboral y Operacional : Metrobus-Q-

A. Acciones Inmediatas (4 meses)

- Reestructura del modelo de contratación de la alimentación.
- Mejoramiento de la infraestructura mediante mejor organización de la gestión y modelo de inversión privada.
- Incorporación tecnológica para el control de la operación e información al usuario.
- Modernización de la flota y optimización de la operación.
- Estrategia de cambio cultural de personal de la empresa y de usuarios mediante difusión y aplicación de buenas prácticas.
- Optimización estructura empresarial.
- Evaluación financiera de las medidas adoptadas.

QUITO 40 años PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD

QUITO ALCALDÍA

FORMA DE INTEGRACIÓN
Plan de Mejoramiento del Transporte Público del DMQ

SECRETARÍA DE MOVILIDAD QUITO

FASE 1: Sin integración de los Subsistemas

**Fase de Mejoramiento Laboral y Operacional :
Metrobus-Q-**

B. Acciones de Corto Plazo (8 meses)

- Reestructura operativa en función del metro
- Sistema de información al usuario
- Estrategia de cambio cultural de personal de la empresa y de usuarios mediante difusión y aplicación de buenas prácticas.
- Optimización de estructura empresarial (etapa II).
- Comportamiento financiero de las medidas adoptadas.

C. Acciones de Mediano Plazo (18 meses)

- Manejo óptimo de la flota mediante sistemas tecnológicos
- Funcionamiento del sistema de Recaudo Electrónico
- Estrategia de cambio cultural de personal de la empresa y de usuarios mediante difusión y aplicación de buenas prácticas.
- Punto de equilibrio financiero.

¿Qué acciones previas deberán tomar antes de la fase de integración?. El Plan de Mejoramiento propuesto para el transporte público, incluye la implementación del sistema integrado de recaudo, herramienta fundamental, la norma técnica o norma Quito que se construye en el marco para las acciones de integración a desarrollarse en los próximos años de la ciudad, incluyendo obviamente sus medios de pago, estos procesos incluyen la realización de algunas de las actividades que menciono acá, las cuales se encuentran en curso.

Ingresan a la sala de sesiones las concejales: Lic. Luisa Maldonado; Sra. Ivone Von Lippke, y el concejal Sr. Mario Guayasamín, a las 11h28 (15 concejales).

Cobro y Distribución de Ingresos

SECRETARÍA DE MOVILIDAD QUITO

Contratación e implementación del Sistema Integrado de Recaudo – SIR.

- Definición del plan operacional de integración entre las líneas del Metrobús-Q y Primera Línea del Metro de Quito;
- Metodología de revisión de las tarifas del sistema de transporte público del DMQ;
- Determinación de fórmulas de distribución de ingresos a los distintos operadores del sistema integrado de transporte público de pasajeros del DMQ;
- Acompañamiento en el proceso de licitación para la implementación, operación y mantenimiento del sistema integrado de recaudo en el subsistema Metrobús-Q.
- Definición de la estructura del Medio de Pago (Norma Técnica).

QUITO 40 años PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD

QUITO ALCALDÍA

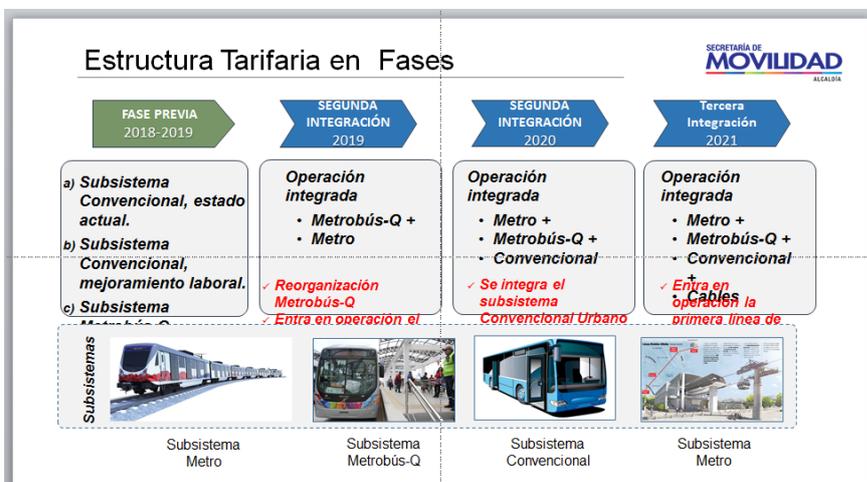
Para esto se debe dar entonces la primera integración, en esta fase se integrarán en una primera etapa los subsistemas Metrobús-Q; es decir, los acreedores BRT, y la primera línea del Metro, en esta fase se implementará el sistema de recaudo para los dos subsistemas anteriormente mencionados, así como la incorporación del sistema de administración global, sistema integrado de recaudo que como reza la Ordenanza es del

sistema maestro, que la relación con los sistemas centrales y de los operadores define los parámetros comunes de los diferentes sistemas, y recupera los datos necesarios para la realización de las compensaciones financieras de los diferentes operadores, de acuerdo a los parámetros definidos.

El Sistema de Administración Global que incluye el diseño conceptual y operacional de todos los equipos tecnológicos, y el diseño de su arquitectura, los aplicativos serán de propiedad del operador, y el operador por el administrador del sistema. Esta fase de primera operación se iniciará cuando comience la operación de la primera línea del Metro prevista para el primer trimestre o primeros meses del año 2020.

La segunda integración se incorporará al sistema integrado de transporte público de Quito, al subsistema de transporte convencional, con lo cual en esta fase tendríamos integrados todos los sistemas, salvo el proyecto de primera línea de cables u otros nuevos modelos. En esta etapa se prevé que tenga inicio el mes de octubre del 2020, durante este período se aplicará la reestructuración de ruta del subsistema convencional urbano, en este período de integración se incorporará la primera línea de cables, cuya puesta en operación se prevé estará para finales del 2021 en adelante.

Procede a dar lectura a las siguientes láminas:



Tarifa propuesta

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

FASE PREVIA
 (2018-2019)

Etapa de Sostenibilidad Operativa: Cálculo de las tarifas en el Subsistema Convencional y Metrobus-Q, en las condiciones actuales.



Tarifa Técnica	Tarifa al Usuario	
	Completa	Media Tarifa
0,263	0,30	0,12

TARIFA DE SUSTENTACIÓN DEL SUBSISTEMA SE ELIMINA COMPENSACIÓN MUNICIPAL




La estructura tarifaria, es decir, el conjunto de diferentes tarifas a aplicarse tiene relación directa con las fases que hemos definido, es decir, con el Plan de Mejoramiento del Transporte Público del Distrito Metropolitano, por lo que la referencia de su aplicación será concordante con las mismas, y se determina en dos partes claramente definidas.

Tarifas propuestas en el período sin integración: es decir, la situación actual y tarifas propuestas en las condiciones de integración de los 4 subsistemas de transporte, definidos para el Distrito Metropolitano.

Tarifa al Usuario en Sistema Integrado de Recaudo
con pago adicional por transferencia

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

SEGUNDA INTEGRACIÓN
 (2020)

Cálculo de tarifas integradas entre los Subsistemas Primera Línea de Metro, Metrobús-Q (reposición de flota) y Convencional.

TIPO DE VIAJE	METRO	METROBÚS	CONVENCIONAL
Viaje Sencillo (monoperador)	0,47	0,47	0,47
Costo por transferencia (n transferencias, multioperador, con ventana de tiempo)	+ 0,26	+ 0,26	+ 0,26
Tarifa total	0,73	0,73	0,73

- No requiere subsidio
- Incluye costos del SIR
- No contempla la renovación de flota ni pago de inversión del Metro

Estos valores de tarifa no corresponden al pago a los operadores → Formula de reparto de ingresos




Para el cálculo de tarifa, para transporte intracantonal urbano, situación actual 2018, la fase previa de integración y etapa de su habitabilidad operativa, el valor final de la demanda se ha calculado, primero, sin implementación del sistema inteligente de transporte, sin pago de impuesto a la renta, sin pago de utilidades, se calcula, obviamente, técnicamente con un valor de demanda, que al final es el valor considerado, 924 pasajeros por bus promedio por día, y se ha confirmado este valor con los resultados de la

consultoría actualizada del modelo, demanda recientemente entregada en junio de 2018; obviamente, esto se trabaja para un bus tipo que tiene un precio en el mercado de venta, sin IVA, de \$900.00, y que se requiere de un pago de \$ 722 por mes, y así de igual manera para temas de combustible, mantenimientos y demás costos seguros, y demás, incluido lo que está explicado en los cuadros que ustedes disponen, y que eso nos da una tarifa técnica 0.26, lo que nos lleva en esta etapa de sostenibilidad operativa a proponer dos más, o menos. ¿Cuál es la situación del sistema?, la aprobación de una tarifa al usuario, queda en 0.30 centavos.

Procede a dar lectura a la siguiente lámina:

Tarifa propuesta

FASE PREVIA
(2018-2019)

Etapa de Sostenibilidad Operativa: Cálculo de las tarifas en el **Subsistema Convencional y Metrobus-Q**, en las condiciones actuales.

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA



Tarifa Técnica	Tarifa al Usuario	
	Completa	Media Tarifa
0,263	0,30	0,12

TARIFA DE SUSTENTACIÓN DEL SUBSISTEMA SE ELIMINA COMPENSACIÓN MUNICIPAL

QUITO
40 años

PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD

QUITO
ALCALDÍA

Es decir, la tarifa que está autorizado por la Ordenanza, pagar por compensación, por retribución a los empresarios de transporte, estará vigente hasta que entre en vigencia esta estructura tarifaria que ustedes recibieron.

Asume la presidencia el Dr. Mauricio Rodas, Alcalde del Distrito Metropolitano, a las 11h31 (16 concejales).

Cabe mencionar también, no sé si ustedes quieren conocer el desglose, pero está en sus informes, hay un desglose indicando por dónde se llega a este tipo de tarifas, está hecho todos los estudios en cuanto a esta fase, incluyendo como se dice ahí en el cuadro todos los costos variables, los costos de capital, rentabilidades, tipo de bus que se aplica a una tarifa técnica de cuánto sale, y la tarifa de 0.30 y 0.12.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: El último estudio que nos entregaron es éste, de abril de 2017, no conocemos de otro estudio, no sé si alguien tiene el estudio que hace referencia el Secretario, porque este es el último que nos entregaron, el que sirvió de fundamento para discutir la Ordenanza de política tarifaria. Yo he hecho toda la revisión en función de esto, que es lo que nos han entregado, no conozco otro informe. Entonces, quería preguntar si alguno de los colegas tiene.

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Concejal, son los mismos estudios que nosotros tenemos.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Pero éste es de abril de 2017, no junio de 2018.

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Actualmente también se cuenta con un estudio de actualización.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Sería bueno que nos entregue; es decir, esto es un tema ligeramente delicado, y sí es bueno tener la información todos más o menos, igual información.

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Señor Alcalde, desconozco si se entregó a los señores concejales, coordinaremos inmediatamente, se dispondrá que se entregue los estudios a los señores concejales.

SEÑOR ALCALDE: Por favor, que por Secretaría se distribuya inmediatamente a los señores concejales el estudio actualizado. Sigamos.

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Es importante conocer por todos, cuál es la situación del subsistema Metrobús-Q, fecha previa a la fase de integración etapa de sociabilidad operativa.

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros ha realizado un estudio de situación financiera de la Empresa, y por ende de los corredores que conforman el sistema Metrobús-Q, y su análisis determina que con las tarifas que vamos a proponer, es decir, las que he mencionado de 0.30, Fase 1, es necesario que el Municipio mantenga el subsidio a la Empresa de Transporte Metropolitana, con unos valores que significan tarifa de 0.30 centavos, todavía deberá el aporte municipal ser de 42.979.000 y con una tarifa de 0.30 centavos, la media tarifa podrá ascender hasta 51.000.000, es importante anotar este tema. Con la aplicación de las tarifas propuestas, la Municipalidad no tendrá que entregar ningún tipo de compensación o subvención a los operadores del subsistema convencional, como lo hacen en los momentos actuales.

Ingresan a la sala de sesiones los concejales: Dr. Pedro Freire, y Abg. Eduardo del Pozo, a las 11h43 (18 concejales).

Si bien la tarifa propuesta abarcaría al subsistema Metrobús-Q, la misma no cubre los costos operativos correspondientes, razón por la cual la Municipalidad tendrá que continuar solucionando los valores mencionados. El cálculo de la tarifa para el transporte intracantonal urbano convencional, mejorando las condiciones laborales y operacionales

y sin integración al 2019, esta fase previa implica una etapa de mejoramientos, tomando todas las consideraciones de cálculo con los planes de mejoramiento a ser aplicados, es decir, una vez cumplidos con todos los requisitos de mejoramiento del sistema de transporte en una primera etapa, sobre todo con la etapa de mejoramiento laboral, operativo, el cálculo de la tarifa, en el subsistema convencional y Metrobús-Q. Esto se aplicaría obviamente una vez que se cumpla con todo el Plan de Mejoramiento como ha sido propuesto.

Tarifa propuesta

FASE PREVIA
(2019)

SECRETARÍA DE MOVILIDAD
ALCALDÍA

Etapa de Mejoramiento Laboral y Operativo: Cálculo de la tarifa en el Subsistema Convencional y Metrobus-Q mejorando las condiciones Laborales y operacionales

Tarifa Técnica	Tarifa al Usuario	
	Completa	Media Tarifa
0,342	0,38	0,19

CON AFILIACION 100 % DEL PERSONAL AL IESS, 2.2 CONDUCTORES Y 2.2 AYUDANTES POR BUS.

QUITO 40 años PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD **QUITO** ALCALDÍA

TIPO DE TARIFA RECOMENDADA PARA LA FASE DE INTEGRACIÓN

SECRETARÍA DE MOVILIDAD
ALCALDÍA

Tarifa Variable Con pago adicional por transferencia

QUITO 40 años PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD **QUITO** ALCALDÍA

Es importante que aquí pasemos a tratar el tipo de tarifa que recomienda la Secretaría de Movilidad, una vez que se cuente con el sistema de integración. Para la integración será necesario que el subsistema del Metro haya consolidado operativamente, esto implica pruebas de ajustes; por otro lado, para la línea Ofelia, Roldós, Quito Cables, que se ha previsto para el año 2021, que también entra en el análisis al final.

El Municipio avanza con el proceso de diseño, implementación del sistema integrado de recaudo, para conseguir la integración tarifaria disminuirá los costos de personal directo en el subsistema convencional, en el componente de alimentación del Metrobús-Q.

Como parte del proceso de transformación, se deberá formalizar la operación actual, es decir, regulación sobre contratación de personal, mantenimiento, información operacional, y financiero, entre otros aspectos.

Para el cálculo, la situación operacional de las tarifas en los tres escenarios considera las siguientes condiciones:

La implementación del sistema inteligente de transporte; pago de utilidades o beneficios de ley que corresponda, de acuerdo al operador, si es ente privado o ente público; las afiliaciones de impuesto de ley; integración tarifaria de acuerdo a los temas planteados.

Condiciones particulares para el cálculo: la primera línea del Metro de Quito, que corresponde a un eje longitudinal de 22 kms., desde la estación Quitumbe en el sur de la ciudad, hasta el Labrador en la zona norte, iniciará operaciones a finales del año 2019, y contará con una demanda estimada de 400.000 pasajeros, la estructura de costos del sistema está conformada por los costos operacionales que incluye, en el mantenimiento de material rodante, instalaciones y obras menores ejecutadas en estaciones e infraestructura que representa un 27.72 de costo de operación.

El consumo de energía que representa 13.40, el personal administrativo que representa un 57%; impuestos, costos del Sistema Integrado de Recaudo, gastos administrativos, rentabilidad del operador, y costos de financiamiento.

También la estructura propuesta cuenta para el Metrobús-Q, que está compuesto actualmente de 5 corredores, 4 bajo la administración de la Empresa Pública de Transporte de Pasajeros, es entrar al trolebús, nororiental Ecovía, suroriental oriental, sur occidental, y el corredor central norte concesionado a un operador privado.

La estructura de costo se analizó para cada corredor en sus componentes, troncal y alimentación, y para escenarios futuros de reconfiguración de la flota, teniendo en cuenta el desempeño de la operación troncal, en donde se realizaron en el 2016 cerca de 1.000.000 de viajes el día laborable, se emplearon algunos datos supuestos de la demanda para día laborable para el año 2017, en miles de viajes.

Los corredores Ecovía, y suroriental, son combinados en un corredor denominado oriental, con el fin de producir indicadores acordes a una operación que comparte servicios y cuya información base, demanda, y kilometraje, se obtuvo de forma unificada.

Considerando las modificaciones en la flota del subsistema Metrobús-Q, y características de su operación, se estableció que la estructura de costos operacionales incluya vehículos

considerados de cada caso, la configuración de flota a aplicar combustible o energía, de acuerdo a las características de los vehículos, y su kilometraje, mantenimiento, considerando el costo de actividades de mantenimiento en general, neumáticos y demás, sistemas inteligentes de transporte público aplicado, personal directo o indirecto que influye para el personal de conducción asociado a la flota, seguros, impuestos, gastos de administración, y rentabilidad.

En cambio para un sistema convencional, las consideraciones para el análisis de la tarifa integrada son las mismas que fueron tomadas en cuenta para el análisis de la tarifa del subsistema convencional, anotadas anteriormente para la fase previa. También se ha incluido tal como lo manda la Ordenanza, el tema de la primera línea de cables, como se va a ver a continuación, que considera en su primera etapa una extensión de 3.8 kms., desde la estación de la Ofelia, hasta la estación de Jaime Roldós, incluyendo costos del personal administrativo, energías, limpieza, aseo, cuidado, alimentación y subsistema requerida, seguros, impuestos, gastos de administración, etcétera.

¿Qué tipos de tarifa se aplica?, esto es importante. Existen varios tipos de tarifas especificadas en la Ordenanza Metropolitana No. 201, la tarifa plana única, tarifa variable por distancia de recorrido, tarifa variable por etapas o transferencias, tarifas por zonas.

Salen de la sala de sesiones las concejales: Dra. Renata Moreno; Sra. Ivone Von Lippke; y, los concejales: Dr. Pedro Freire, y Sr. Marco Ponce, a las 12h17 (14 concejales).

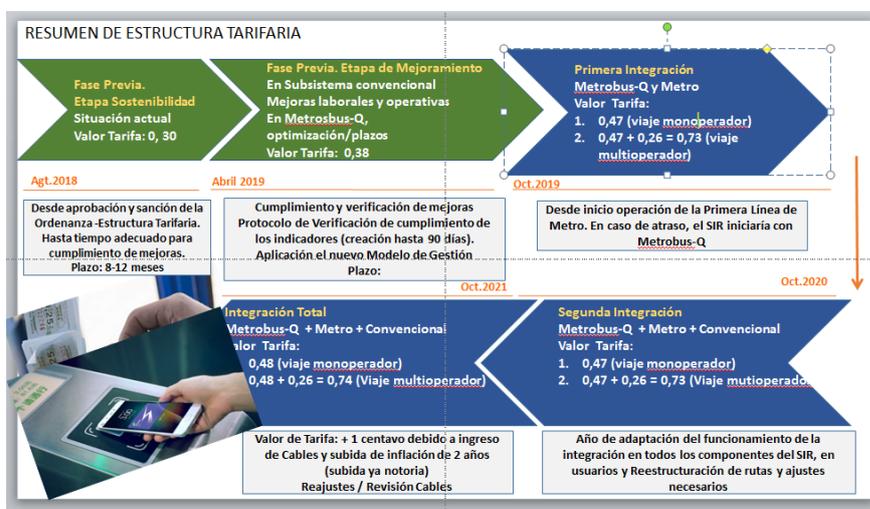
Hemos hecho varios análisis; hemos hecho una corrida para encontrar cuál es la tarifa única que la Ordenanza dice que se preverá o se facilitará, con preferencia la tarifa única y plana. Los valores de las tarifas que fueron calculadas en el año 2016 han sido proyectados para los años 2019, 2020 y 2021, considerados los incrementos por inflación, los cuales se aplicarán para la operación de las tres fases de integración evaluadas.

También se ha considerado que estas tarifas se aplican dentro de un tiempo, correspondiente a un período de 90 minutos, que equivale a la máxima duración de un viaje calculado sobre el tiempo necesario para un desplazamiento completo de un usuario, tomando en cuenta las transferencias efectuadas.

Los valores resultantes de esta tarifa nos arrojan una tarifa técnica en una primera integración, de 43 centavos, es decir, la tarifa usuaria, al usuario, de 48 centavos; una tarifa en una segunda integración, de 59 centavos, y al final una tarifa de integración al usuario, de 0.61 centavos. Me explico, si nosotros aplicamos una tarifa plana única, una vez que están integrados los subsistemas de transporte, nos da una tarifa al usuario de 0.61 centavos; en cambio, una tarifa variable con pago por transferencia que considera la

Secretaría de Movilidad en todos los estudios contratados, y previamente para la operación del Metro, y para definición de tarifas del sistema de transporte público, cuenta con algunas propuestas.

El estudio de la firma consultora CGD, contratada a través de la CAF, el año 2016, plantea diferentes tarifas para la utilización del Metro, y de los otros tres subsistemas, así como también diversos valores adicionales por transferencia. La propuesta que hace la consultoría, nos arroja unos valores alrededor de 58 y 52 para diferentes modos, yendo hacia una tarifa como lo había dicho, una tarifa plana.



Sin embargo, en los análisis que nosotros hemos hecho, considerando un modelo de pago de una aplicación de tarifa, con un pago adicional de transferencia, es decir, dejando de lado el tema de la aplicación de una tarifa plana única, y proponemos a través de la Secretaría de Movilidad que en la primera integración se aplique una tarifa de costo al usuario de 47 centavos, si es una tarifa monoperador, es decir, el usuario pagará a través de un modo de pago, obviamente, en el sistema inteligente de recaudo, 47 centavos, si utiliza el sistema de monoperador.

Tarifa al Usuario en Sistema Integrado de Recaudo
con pago adicional por transferencia

SECRETARÍA DE MOVILIDAD
ALCALDÍA

PRIMERA INTEGRACIÓN
(2019)

Cálculo de **tarifa integrada** entre los Subsistemas Metrobús-Q (reposición de flota) y Primera Línea de Metro.

TIPO DE VIAJE	METRO	METROBÚS
Viaje Sencillo (monoperador)	0,47	0,47
Costo por transferencia (n transferencias, multioperador, con ventana de tiempo)	+ 0,26	+ 0,26
Tarifa total	0,73	0,73

- No requiere subsidio
- Incluye costos del SIR
- No contempla la renovación de flota ni pago de inversión del Metro

Estos valores de tarifa no corresponden al pago a los operadores → Fórmula de reparto de ingresos

QUITO 40 años PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD

QUITO ALCALDÍA

Luego por un costo de transferencia, es decir, dentro de la ventana de tiempo, se utiliza otro sistema o sistemas, pagará una sola vez un recargo de 0.26 centavos, porque significa un pago de una tarifa de 0.73 centavos, esto implica que un ciudadano, un usuario que utiliza el subsistema de transporte, sin utilizar una transferencia al Metro, no tiene por qué pagar ese recargo, simplemente se movilizará con 0.47 centavos, en el subsistema. Si es que utiliza otro subsistema como subir al Metro, tendrá un recargo de 0.27 centavos. No requiere subsidio, incluye costos del sistema de recaudo, no completa esta tarifa la renovación de flota, ni pago de inversión del Metro.

Estos valores de tarifa no corresponde al pago a los operadores, esto quiero dejar bien claro, esta tarifa no quiere decir que el subsistema convencional va a recibir 0.47 centavos, porque esto ya implica la fórmula de reparto que tiene que ser parte de su subsistema integrado de recaudo, si me explico; es decir, el sistema integrado de recaudo, una de las herramientas, además de la restructuración de rutas, y demás, es contar con una fórmula de distribución para cada componente o su sistema del sistema de transporte urbano, que no se confunda, que estos 0.47 centavos, es un valor que va a recibir, por ejemplo, el transporte convencional, esto entra a favor de la fórmula de reparto, esto es lo que nos da técnicamente, señor Alcalde, esto está incluyendo la inflación hasta finales de 2019, inicios del 2020, que se aplicaría esta tarifa.

Tarifa al Usuario en Sistema Integrado de Recaudo
con pago adicional por transferencia

SECRETARÍA DE MOVILIDAD
ALCALDÍA

SEGUNDA INTEGRACIÓN
(2020)

Cálculo de tarifas integradas entre los Subsistemas Primera Línea de Metro, Metrobús-Q (reposición de flota) y Convencional.

TIPO DE VIAJE	METRO	METROBÚS	CONVENCIONAL
Viaje Sencillo (monoperador)	0,47	0,47	0,47
Costo por transferencia (n transferencias, multioperador, con ventana de tiempo)	+ 0,26	+ 0,26	+ 0,26
Tarifa total	0,73	0,73	0,73

- No requiere subsidio
- Incluye costos del SIR
- No contempla la renovación de flota ni pago de inversión del Metro

Estos valores de tarifa no corresponden al pago a los operadores → Fórmula de reparto de ingresos

El subsistema convencional se suma en el 2020, una vez que se ha concluido el Plan de Mejoramiento, de optimización. Vuelvo a repetir, no es tarifa que corresponde al pago del operador, el pago del operador funciona a través de una fórmula de recaudo.

Tarifa al Usuario en Sistema Integrado de Recaudo
con pago adicional por transferencia

SECRETARÍA DE MOVILIDAD
ALCALDÍA

TERCERA INTEGRACIÓN
(2021)

Cálculo de tarifas integradas entre los Subsistemas: Primera Línea de Metro, Metrobús-Q (reposición de flota), Convencional y Primera Línea de Quito Cable.

TIPO DE VIAJE	METRO	METROBÚS	CONVENCIONAL	CABLE
Viaje Sencillo (monoperador)	0,48	0,48	0,48	0,48
Costo por transferencia (n transferencias, multioperador, con ventana de tiempo)	+ 0,26	+ 0,26	+ 0,26	+ 0,26
Tarifa total	0,74	0,74	0,74	0,74

Estos valores de tarifa no corresponden al pago a los operadores → Fórmula de reparto de ingresos

Cada centavo de disminución de la Tarifa, supondría un subsidio de 10,5 millones de USD anuales.

Entonces, aquí se suma el convencional en una siguiente integración, en donde se aplicará obviamente esto para el 2020.

Finalmente, hemos hecho también el análisis posterior, porque no podemos plantear una estructura tarifaria solamente pensando en el Metro, sino que esto incluye, ¿qué va a pasar cuando se incluyan otros modos de transporte, como cable y demás?, y hemos hecho un análisis que ligeramente nos daría un centavo por temas de inflación, de dos años, porque sería 2 años posteriores, pero se mantiene, en lugar de 0.47, 0.48, y con el mismo costo de transferencia adicional, de 0.26, que nos daría 0.74 centavos.

Insisto, no requiere subsidio, incluye costos del sistema integrado de recaudo, no contempla renovación, ni la flota del pago de inversión del Metro, pero sí contempla los

pagos de mantenimiento, y renovación del sistema Metrobús-Q, esto es lo que nos da a nosotros los cálculos tarifarios.

Vale la pena recalcar e insistir, estos valores de tarifa no corresponde al pago de operadores, y los operadores van a recibir de acuerdo a la forma de reparto lo que es para el convencional, lo que corresponde el pago para el Metro, lo que corresponde el pago para otros modos de transporte.

Tarifa al Usuario en Sistema Integrado de Recaudo
Tarifa Plana

Fase 2 (2019)

Cálculo de tarifas integradas entre Metrobús-Q y Primera Línea de Metro

Tarifa Técnica	Tarifa al Usuario	
	Completa	Media Tarifa
0,405	0,45	0,22

Nota: La integración se realizará con ventana de tiempo
Nota: La tarifa para el Subsistema Convencional se mantendrá, será la definida para la Fase 1a o Fase 1b.

Haga clic para agregar notas

Alternativa 2: Tarifa al Usuario en Sistema Integrado de Recaudo Tarifa Plana

Fase 3 (2020)

Cálculo de **tarifa integrada** entre los subsistemas **Metrobús-Q, Primera Línea de Metro y Convencional**.
 Nota: La integración se realizará con ventana de tiempo

Tarifa Técnica	Tarifa al Usuario	
	Completa	Media Tarifa
0,531	0,59	0,29

Logos: QUITO 40 años PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD, SECRETARÍA DE MOVILIDAD ALCALDÍA, QUITO ALCALDÍA

Alternativa 2: Tarifa al Usuario en Sistema Integrado de Recaudo Tarifa Plana

Fase 4 (2021)

Cálculo de **tarifa integrada** entre los Subsistemas **Metrobús-Q, Primera Línea de Metro, Convencional y Primera Línea de Quito Cable**.
 Nota: La integración se realizará con ventana de tiempo

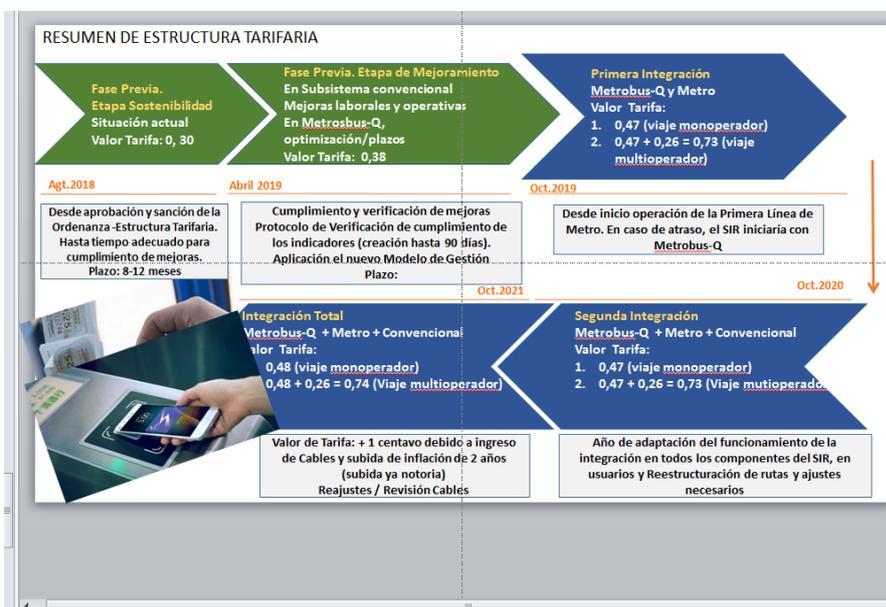
Tarifa Técnica	Tarifa al Usuario	
	Completa	Media Tarifa
0,549	0,61	0,30

Logos: QUITO 40 años PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD, SECRETARÍA DE MOVILIDAD ALCALDÍA, QUITO ALCALDÍA

Es importante también señalar que hemos hecho varias corridas, en el caso de que ustedes decidan aplicar algún tipo de subsidio al transporte. Este momento hemos calculado que aplicando estas tarifas, cada centavo en disminución de tarifa al usuario, significa para el Municipio de Quito, 10 millones de dólares en subsidio, considerando a una población de servicio de Quito, de tres millones de habitantes.

La recomendación que hacemos como Secretaría de Movilidad, señores miembros del Concejo, es aplicar la tarifa con pago por transferencia, es importante recalcar la razón de ser de la estructura y del servicio del Municipio de Quito hacia el usuario, solamente el 30% de personas que actualmente utiliza el sistema, utiliza una o más transferencias para realizar su viaje; el 70% de la población, realiza sus desplazamientos de transporte público en una sola etapa, es decir, sin transferencia; por lo tanto, por eso es que proponemos una estructura tarifaria sin castigo a la mayoría, al 70%, recalco, si fuese una situación plana, una tarifa única nos da un valor de 0.61 centavos, y todo se sube en un período de tiempo

de 90 minutos a cualquier subsistema, pero el 70% no utiliza todo el traspaso, y tendría que pagar 0.60 centavos, en cambio en esta modalidad pagaría los 0.47 centavos, una vez que esté hecha la integración, y solamente el 30% que realiza dos, tres o más transferencias en el sistema de transporte, se le subiría un 26%, lo cual también implica que hoy las personas que están haciendo dos, tres o más utilidades del sistema de transporte, individualmente paga dos, tres o cuatro veces 0.25 centavos; es decir, paga 0.25 centavos; 0.50 centavos; 0.75 centavos, y hasta un dólar; por lo tanto, es ese y otros motivos que nos lleva a proponer que Quito adopte con el sistema integrado de recaudo, realmente un sistema de pago con tarifa por transferencia.



Aquí tal vez se puede ver un resumen bastante más claro, de cuál es la propuesta que ha sido explicada. En la fase previa, es decir, actualmente los que estamos pagando 0.25 centavos, con la aprobación de ustedes a través de esta Ordenanza, se pagaría 0.30 centavos, en la situación actual que implica ya un inicio de mejoramiento, de optimización que lo estamos haciendo como Empresa Metropolitana, y también lo están haciendo los profesionales de servicio privado, que nos ofrecen los servicios para el transporte público, esto se aplicaría a partir de agosto o septiembre, cuando aquí se haya decidido.

En la misma fase previa, es decir, antes de incluir el sistema de integración, no tenemos todavía sistema de integración que nos permite funcionar con pago diferenciado, se podría aplicar con las mejoras laborales y operativas del Metrobús-Q, y optimización, es decir, a partir de abril, mayo, junio, tal vez del segundo semestre del próximo año, una tarifa de 0.38 centavos por usuario, sin integración, esto es lo que implica un cumplimiento y verificación de mejoras a través de un protocolo de verificación de

cumplimiento, y creemos que con esto realmente habremos dado un paso importante a una mejora del servicio de transporte público al usuario de Quito.

Luego, una vez que se pone en funcionamiento el sistema integrado de recaudo, es decir, ya tenemos reestructuración de rutas, ya tenemos la fórmula de pago de la integración, ya tenemos algunas de las herramientas que son requisitos para poder aplicar un sistema integrado de recaudo, todos los buses del Metrobús-Q, y del Metro, tiene ya un sistema automatizado, ahí podemos entonces aplicar la primera integración entre el sistema Metrobús-Q, es decir, todos los buses metropolitanos, y el Metro, con una tarifa de 0.47 centavos de viaje monoperador, más 0.26 con multioperador. Luego se va sumando en no más de un año, que posiblemente con lo que vamos avanzando con los operadores convencionales, podría ser bastante menos, porque están ya avanzando ellos por su propia cuenta en el tema de mejoramiento para poder llegar al tema de su cumplimiento, esto quiere decir con el tema de equipamiento tecnológico en los buses, funcionando perfectamente la caja común de cada una de las empresas, y demás, se podrá sumar el sistema convencional al sistema integrado de recaudo, en donde desde ese entonces ya obviamente se sigue pagando los 0.47 centavos, incluido el sistema convencional.

Ejemplo de propuesta de elevación de Tarifas en Servicio Intracantonal combinado:

SECRETARÍA DE MOVILIDAD ALCALDÍA

TARIFAS TRANSPORTE INTRACANTONAL COMBINADO - ACTUAL / ACTUAL+20%

RUTAS	TRAMOS	Tarifas	
		Actual	+20%
Marin - La Salle - Cuarteles (Fajardo)	Marin - Conocoto	\$ 0,29	\$ 0,34
	Marin - La Salle	\$ 0,33	\$ 0,39
	Marin - Fajardo	\$ 0,41	\$ 0,49
	Marin - Cuarteles	\$ 0,43	\$ 0,51
Marin - San Pedro de Taboada - Cuarteles	Marin - San Pedro	\$ 0,35	\$ 0,42
	Girón - Puentes 2-8	\$ 0,35	\$ 0,42
	Marin - Cuarteles	\$ 0,43	\$ 0,51
Marin - Hospital INFA - Ontaneda Alta	Marin - Conocoto	\$ 0,29	\$ 0,34
	Marin - Imfa	\$ 0,33	\$ 0,39
	Marin - San Juan	\$ 0,35	\$ 0,42
	Marin - Ontaneda	\$ 0,40	\$ 0,48
Camal de Conocoto - El Girón	Girón - Puentes 2-8	\$ 0,35	\$ 0,42
	Girón - Camal de Conocoto	\$ 0,40	\$ 0,48
	Recorridos intermedios	\$ 0,25	\$ 0,30

QUITO 40 años PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD

QUITO ALCALDÍA

Finalmente, si es que se suman varios modelos de transporte, una modelación, incluyendo el tema cables con todos los costos operacionales u otros modos de transporte, podría afectar ligeramente en un centavo la tarifa operacional monoperador, que eso no implica que podríamos operar tranquilamente de aquí en un horizonte de al menos 5 años, con una revisión de lo que nosotros hemos planteado, incluye los costos de inflación hasta el año 2019, 2020 y 2021.

Para el cálculo de tarifa del transporte intracantonal, combinado y rural, pues mencionamos que se ha hecho un análisis, obviamente que se tiene que entender cuál es el límite en el que se considera el bus, movimiento del Distrito Metropolitano, y el que sale fuera del Distrito Metropolitano, que ya implica distancia sobre todo, y se recomienda un incremento de la tarifa actual vigente en un 20%, que es más o menos un incremento similar a lo que estamos planteando actualmente en la primera etapa, y esto nos basamos en la resolución que hace la Agencia Nacional de Tránsito, quien dispuso incremento a la tarifa hasta un 25%, en la tarifa interprovinciales.

Cabe recordar que, hoy por hoy, se están utilizando de una manera discriminatoria el tema de aquellas compañías que hacen el servicio al borde del Distrito Metropolitano, el usuario puede escoger entre aquellos buses intraparroquiales, y otros que son autorizados por tarifa de la Agencia Nacional de Tránsito, y también se mezclan con rutas urbanas o intraurbanas, y aquí resulta que las tarifas están, unos cobrando 0.30 centavos, el servicio metropolitano 0.25 centavos; entonces, se genera realmente un desorden, que en la práctica termina con el incumplimiento de las tarifas legalmente autorizadas. Esto nos da matemáticamente con una subida 20% a las tarifas, lo que ustedes pueden ver ahí es un cálculo matemático, en los dos cuadros finales está la tarifa actual autorizada, y con un 20 % las tarifas que se cobraría o se autorizaría a cobrar, esto está para los diferentes lugares del Distrito Metropolitano de Quito.

Existen tramos importantes de rutas que son compartidas entre operadores de transporte intercantonal combinado, y cooperativas de transporte interprovincial, que es lo que genera el problema que he venido mencionando.

En las mesas de diálogo se llegó a un pre acuerdo con operadores para proponer un incremento del 20%, por lo cual estamos haciendo esto, con excepción de la tarifa del sector de Píntag, hay una pequeña excepción cuyos operadores solicitaron análisis, y una vez efectuado esto se les dio un tratamiento especial con una tarifa un poco superior.

Como conclusión de las alternativas propuestas por la Secretaría de Movilidad, en el informe que fuera entregado al señor Alcalde, y a ustedes miembros del Concejo Metropolitano, se recomienda entonces un aumento del 20% en este tipo de transporte.

De acuerdo a las alternativas planteadas por la Secretaría de Movilidad, las tarifas se aplicarían para las rutas de transporte intercantonal, combinado y rural, de acuerdo a este anexo que fue entregado por ustedes.

Junto al informe y a los cálculos que fueron entregados, señoras y señores concejales, se encuentra un par de anexos, el cálculo a la tarifa plana única en las fases de integración que puede ser explicado a la amplitud por los técnicos de la Secretaría, también las tarifas de transporte intercantonal combinado actual, con la subida del 20%, en lo cual se deberá dar un tratamiento sobre todo en los temas del redondeo de centavos para hacer lo práctico en la cobranza, y esto es lo que técnicamente, señor Alcalde, y señores miembros del Concejo, tiene todas las explicaciones de los estudios, se han basado en los estudios contratados por el Municipio de Quito, por el Metro de Quito, y por todas las instituciones, y todos los estudios que están vinculados al tema del sistema integrado o inteligente de transporte de Quito, que está en aplicación.

Es fundamental, acabo de mencionar como Secretario de Movilidad, Quito debe trascender hacia una estructura tarifaria, de una manera lógica, que permita contar con un sistema integrado de recaudo, y una distribución equitativa de esos ingresos, a quienes prestan el servicio y, realmente, lo más importante es que es la única forma que vamos a conseguir que el servicio de transporte urbano suba, realmente suba a una calidad de servicio, a cualquier nivel de ciudad internacional de primer mundo, porque este momento si no contamos con un sistema inteligente, con un computador, con un modo tecnológico equipado en cada unidad, en donde las empresas, cualquiera que ésta sea, públicas o privadas, puedan identificar exactamente el comportamiento de cada unidad, es decir, velocidades, choferes, si es que cumplió o no la ruta, si paró o no paró, no vamos a terminar si no se hace esto, no vamos a concluir jamás con los correteos que actualmente tienen los buses, con los temas de profesionales no calificados, con los temas de incumplimientos laborales; obviamente, la estructura tarifaria es parte de un Plan de Mejoramiento del sistema de transporte de Quito, es una herramienta fundamental, quiere decir que la Secretaría debe implementar una serie de requisitos, de planes de mejoramiento, servicio, y sobre todo un control de primera línea para que se vayan cumpliendo todas estas etapas, y esto lo hemos empezado ya, es decir, aún cuando tenemos una tarifa de 0.25 centavos, con los empresarios de transporte, hemos llegado a convenios, en donde se están aplicando muchos de ellos como planes piloto, inclusión de nuevo equipamiento de buses, renovación de buses, se está analizando temas importantes como renovaciones de flota y sobre todo para ir a la par de lo que significa Quito con el cuidado ambiental.

Hay un tema importante final que debo mencionar, no se han incluido en estos cálculos por ahora temas de inversión adicional de buses, por incluir buses eléctricos que incluye inversiones adicionales, iniciales, principalmente bastante fuertes, porque un bus eléctrico cuesta alrededor de 3 veces lo que cuesta un bus convencional. Sin embargo, como debe

ser la obligación del Distrito Metropolitano, hemos implementado y somos parte ahora de una mesa de trabajo con el Gobierno Nacional, que está liderada y convocada por el Ministerio de Economía y Finanzas, en la cual están todos los Ministerios para generar en Quito un plan piloto de subsidio del Gobierno Nacional para la implementación y la compra de buses eléctricos, lo cual podría significar que la propuesta de Quito sea más ambiciosa que la propuesta por las autoridades, a ingresar, a reemplazar buses actualmente de motor con mucho más rapidez de la que habíamos originalmente planteado en varios temas que hemos realizado dentro del equipo de la Secretaría, y también con la visión del señor Alcalde y del Municipio de Quito. Si esos subsidios se dan, quiere decir que no implicaría y no habría por qué incrementar más de lo que se está proponiendo las tarifas de transporte, y aun así con las tarifas propuestas hemos llegado ya a acuerdos, por ejemplo, con un sistema privado como el Corredor Central Norte, que inicia desde hoy su renovación de la concesión, incluyendo la renovación de algunas de sus unidades con unidades eléctricas, aún con la tarifa propuesta. Hasta aquí, señor Alcalde, señores concejales.

SEÑOR ALCALDE: Gracias señor Secretario, abrimos el debate señoras y señores, tienen ustedes la palabra.

CONCEJAL DR. MARIO GRANDA: Gracias Alcalde, compañeros, compañeras concejales. De la revisión de los documentos se determina que no se hace mención al tema de la consultoría, si no me equivoco, y en segundo lugar, quiero mencionar, señor Alcalde, compañeros, señor Secretario de Movilidad, que debe ponerse énfasis en el tema de la calidad del servicio, igual que en el caso anterior, el servicio de taxis todos conocemos, y creo que es nuestra responsabilidad como concejales hacer las cosas para garantizar esa mejora en la calidad del servicio, usted habló del mejoramiento.

Yo le pediría, señor Alcalde, a través suyo que por Secretaría de Movilidad nos dé a conocer, a mí particularmente, los convenios que ha firmado con los empresarios privados, tendientes a mejorar esa calidad del servicio, porque para mi criterio personal no es que vamos a aprobar la Ordenanza, y después vamos a trabajar en el tema de la mejora de la calidad del servicio, cuando todos estamos conscientes que uno de los problemas por los cuales el pueblo de Quito no está de acuerdo en el incremento de las tarifas, por lo tanto, creo que debemos de actuar responsablemente, porque todos de acá somos representantes del pueblo de Quito y, por lo tanto, no se vería bien que posteriormente a la aprobación de esa Ordenanza planteada el día de hoy en segundo debate, recién comencemos a establecer mecanismos que permitan mejorar la calidad del servicio.

Por lo tanto, yo sí quisiera también solicitar al Secretario de Movilidad que, por favor, nos haga llegar un informe de los resultados que ha tenido esos convenios con los empresarios del transporte, para determinar exactamente si es que han sido aplicados y por qué no tomar muy en cuenta para hacer propuestas que puedan constar en la Ordenanza, y hacerlo en el segundo debate, por lo tanto, solicito esta información antes del segundo debate, gracias Alcalde.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Sra. Ivone Von Lippke, a las 12h34 (15 concejales).

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Gracias. Yo quiero comenzar haciendo referencia a una frase que dijo el Secretario que, “para mejorar la calidad del servicio no hay otro camino que subir la tarifa”, eso no es así, usted puede pagar subsidios, eso es subir la tarifa, usted puede buscar mecanismos de subsidios cruzados, como por ejemplo, grabar impuestos a los propietarios como yo, de automóvil particular o por el uso de las vías como yo, sí puede grabar mi puesto de gente como yo, para recaudar recursos y poder transmitir a otras instancias, es decir, hay otros múltiples mecanismos, este es el que propone la Administración municipal, entiendo de subir las tarifas, y hay otros temas que no cuestan medio, que requieren voluntad, y voy a poner dos que son reiterativos, cuando yo intervengo: el uno, es la protección del carril exclusivo, y la ampliación del carril exclusivo para la circulación de los buses. Aquí no están los de la Empresa de Transporte, pero ellos saben el daño que le hace a la operación, el que los Agentes Metropolitanos de Tránsito, por orden de quienes planifican el tránsito promuevan la invasión del carril exclusivo, y el respeto de los ciclos semafóricos en los corredores para buses, eso cuesta cero, y requiere del entendimiento técnico y capacidad política.

Voy a poner otro caso que hacer cuesta cero, que es la reestructuración de los contratos de operación que el Municipio mantiene con los operadores de transporte público, para rebasar el obsoleto modelo de que cada bus es una unidad de negocio independiente y de que el cumplimiento de horarios, frecuencias, rutas, paradas, depende de la buena o mala voluntad del conductor, y de la buena o mala voluntad del propietario, eso es un modelo obsoleto, y los colegas saben perfectamente eso, es más, con algunos de los que están aquí presentes, hemos conversado y han dicho, porque yo he insistido sobre estos 10 años, y me han dado finalmente la razón, pero no todos los compañeros quieren, lo que se requiere es de una disposición legal que obligue a que efectivamente se haga ello, y los compañeros saben porque han conversado conmigo. ¿Cuánto le cuesta al Municipio eso?, cero, es decir, no solamente es un problema de plata, es un problema también de un

enfoque respecto a las prioridades en un sentido, respecto a las decisiones y de tener la voluntad política de llevar adelante este tema.

Entonces, esto es una falacia que nos conduce a un destino inevitable, que es subir la tarifa, porque además por se la subida de la tarifa, no garantiza ninguna condición de mejora, más aún cuando en esta Administración reiteradamente se han incumplido las propuestas que se han venido planteando e incluso su propia planificación municipal, y voy a referirme a un tema que sí cuesta plata, pero que requiere voluntad, y que no se ha cumplido.

El sistema automático para el pago de pasajes, que es la única posibilidad de consolidar el sistema de caja común y rebasar el hecho de cada operadora al conjunto del sistema, son millones de transacciones diarias, y un sistema de reparto del recaudo complejo que requiere de una ayuda tecnológica, sin ello es imposible; los términos del sistema de recaudo estaban contemplados en los pliegos para la contratación de la construcción de la primera línea del Metro y, usted Alcalde, tomó la decisión de sacarlos, y aquí dijo porque eso se va a contratar por cuerda separada, pero lo dijo hace 4 años, y en 4 años no se ha avanzado un centímetro. Se ha avanzado un centímetro en términos de que discutimos en el primer debate una propuesta de Ordenanza para viabilizar aquello, considero que no era necesario, pero se hizo un año y un mes después, se dio paso al segundo debate; segundo debate que ocurrió en septiembre del año pasado, vamos un año y todavía no están levantados los pliegos para la contratación de los sistemas tecnológicos.

Aquí, se nos vuelve a decir que ésta es una condición para la mejora, en eso vamos a coincidir todos, por qué en estos 4 años no se lo ha hecho, es un tema tremendamente complicado, muestra evidente de que lo que se requiere es capacidad técnica, por supuesto que toca reforzar lo que se ha hecho a más del montón de consultorías que se ha contratado, poner en valor esas consultorías, pero sobre todo tomar la decisión, y esa decisión es la que ha faltado de su parte, Alcalde, claramente, porque estos temas son técnicos, pero fundamentalmente son temas políticos, y usted es el encargado de liderar un equipo de gobierno, y dar las directrices políticas para que los técnicos encuentren las justificaciones y los mecanismos más apropiados.

Entonces, aquí hay una responsabilidad frente a la situación que tenemos, yo no me voy a ocultar frente a la situación que tenemos, yo no me voy, y soy autocrítico respecto a lo que hice durante mi gestión, pero tengo el sentido absoluto de que estaban enrumados a abril, a mayo del 2014, muchos temas como los aquí mencionados, reforma de los contratos de operación, y eso saben los técnicos de la Secretaría que tienen nombramiento,

y saben los representantes de las operadoras de transporte, palabra por palabra, discutimos con todos ellos un nuevo modelo de contrato operacional, en el que obligaba a rebasar este modelo obsoleto, y sobre lo cual cero avance.

El tema de la caja común, aprobado en diciembre del 2013, lamentablemente ha venido de retro porque no se ha dado el paso siguiente, que es la consolidación de una caja única para el sistema; los temas de organización de rutas y frecuencias sobre los cuales había un acuerdo con los transportistas, y una metodología de zonificar la ciudad y entender el servicio, y esto en la Comisión de Movilidad se trató varias veces también, que es un tema parqueado desde que inició esta Administración municipal.

Estos temas me parece que son claves de señalárselos, como si les vamos a creer lo que ahora nos están diciendo. En las anteriores oportunidades y cuando se habló de la compensación sobre la cual nosotros estuvimos en contra, y dijimos en febrero del 2015, que hay que tomar “el toro por los cuernos”, y hay que efectivamente avanzar en la sostenibilidad financiera, y que el modo de compensaciones que estaba diseñado o iba a generar resultados, no iba a resultar, porque no enfrentaba los problemas estructurales de la transportación. Sin embargo, la mayoría de votos aprobó esa compensación, el resultado son casi 55.000.000 de dólares con pocos resultados en términos de calidad, y ahora en esta Ordenanza se vuelve a hacer un ofrecimiento, en mi lectura, vacuo, débil, ¿qué es lo que obliga a que se cumpla esta situación?, esto es un hecho estructural, no es un problema de mala voluntad, es un problema de que la organización del sistema no tiene permeabilidad para incorporar las mejoras aquí planteadas, porque la decisión de adoptarla o no, depende del dueño del bus, eso es inviable aquí, y en cualquier parte del mundo, ese modelo obsoleto de los 60, del siglo pasado, no puede seguirse manteniendo, y por lo complejo hay que avanzar “pinito a pinito”, pero hay que avanzar, y lo que ha ocurrido en esos 4 años, se ha retrocedido, se nos ha parqueado, y con ese trillado discurso demagógico de decir: “por primera vez nos sentamos en la mesa de discusión para resolver estos temas”, falso, eso es al contrario, alentar las prácticas de aquellos que no quieren cambiar, esto es ser cómplice de acuerdos de otra índole que no tiene que ver con la mejora de la calidad del servicio.

Ahí hay una clara responsabilidad de parte de esta Administración municipal, y ahora nos avocan a discutir un tema que tenía que haber sido enfrentado anteriormente, que no se lo hizo en febrero de 2015, y se volvió a cometer el error cuando se aprobó la compensación en febrero de este año, y que impidió que se pueda, efectivamente, de manera oportuna, y con tranquilidad, discutir este tema, y esto me parece que debería

estar señalado en el debate, y constar en actas, porque caso contrario nos parecería que es primera vez que venimos a discutir.

Lo otro, me parece que esto es un tema técnico pero también social, y en la exposición de motivos no hay un solo señalamiento respecto a: ¿cuál es la evolución histórica del tema de las tarifas?, ¿cuál es el impacto que eso tiene respecto a la remuneración mensual de los sectores más desfavorecidos de la población?, es necesario desarrollar un mecanismo alternativo para compensar a los más pobres que cogen bus, de tal manera de no volver inaccesible por materia económica el tema del bus, eso no está señalado en la exposición de motivos.

Quiero terminar rapidísimo, está bastante confusa la explicación que se hace, en este tema creo que debería haber absoluta claridad y transparencia respecto a los datos, no se nos ha entregado la actualización, lo último que tenemos es de abril del 2017, en los cálculos que yo hice. A mí me sale que la tarifa unificada es de 0.53 centavos, es decir, 0.53 centavos, procesando incluso el tema de la media tarifa, y el tema de la integración total del sistema, nos dice que es 0.61, supondría que es por la corrección de la inflación, lo que no me queda claro, de ninguna manera, es que cuando se dé la integración total del sistema va a costar 0.47 o 0.48 más 0.26, es decir, 0.74 centavos, eso no es sostenible técnicamente, si uno hace las cuentas esa tarifa no le da, y además parte de un error traso, que es señalar que la tarifa monoperador es 0.47 centavos, en el caso del Metro y del Metrobús, eso no está en el estudio de GSC, dice ahí claramente que la tarifa es 0.34 centavos para el Metro, y 0.38 centavos, para el Metrobús, porque los 0.45 que fue anunciado estaba con resguardo presupuestario para incrementar la capacidad de comprar nuevos trenes, pero en el documento que se nos entrega, está señalado como que esa inversión en la infraestructura y desarrollo de flota cae en la responsabilidad del Municipio, por tanto, cuando se establece la estructura tarifaria no se puede partir de 0.47 centavos, como la tarifa monoperador, al menos que se reforme el estudio, que se señale la pertinencia del estudio, y por tanto se corrija.

La tarifa monoperador del Metro, sin considerar infraestructura, ni flota, es 0.34 centavos, a uno le afecta por la inflación, eso significará, exagerando unos 0.03 centavos, más, 0.37, 0.38 centavos, y se parte de 0.47 centavos, y cosa similar ocurre con el Metrobús-Q, es decir, ahí hay un problema conceptual, me parece que no deja claro cuáles son los elementos de la estructura tarifaria, y eso ocurre porque en ninguna parte de la Ordenanza están señalados los elementos de la estructura tarifaria, no dice si el tema de la infraestructura y la flota es problema de los operadores; en el caso de los privados el

tema de la flota es indudable, salvo que haya algún mecanismo de subsidio para mudar a eléctricos, pero ahora mismo el tema de los privados es clarísimo.

El tema de los públicos, ¿a quién le corresponde?, ¿a la Empresa?, a comprar más trenes para el Metro o Metrobús, comprar más buses para su servicio o eso es como ha sido hasta ahora, que me parece una forma inteligente de no subir la tarifa, pero subsidiar la operación de parte del presupuesto municipal, yo suscribo entonces la posibilidad de que se valoren los términos en su real dimensión.

En resumen, y siendo que se me acabó el tiempo, lo que yo quiero señalar es que hace falta precisar mejor ese estudio técnico, poniendo los datos con referencias, lo último, los 0.26 centavos de tarifa de integración, cuando tengo el 40% de la demanda integrada, no pueden mantenerse, cuando tengo el 100% de la tarifa integrada, eso en ninguna parte se ajusta ese modelo, porque cuando tengo el 40%, que es el Metrobús, y el Metro cobro 0.26 centavos, cuando amplío la integración al 100%, es decir, reparto el costo de la transferencia, una cosa es repartir al 40%, otra cosa es repartir al 100%.

Según mis cálculos, la tarifa de integración con el sistema integrado, totalmente, es de 0.10 centavos, no de 0.26 centavos; alguien me decía, siempre, tiene que ajustarse para arriba la tarifa, y esa es la potencia. Yo puedo ajustar para abajo, es decir, puedo disminuir, y por eso el esquema que tienen de integración no es el más apropiado, porque eso encarece el precio de servicio.

Lo último que quiero decir, y ahora sí acabo, es que otro error conceptual que hay en la propuesta es que dice que no hay integración, el 30% de la demanda atendida, funciona en un sistema integrado tarifariamente, y eso se está invisibilizando en esta Ordenanza, no pueden decir que no hay.

Todo el que coge alimentador sabe que paga solamente en el alimentador, y no en el trole o no en la Ecovía, existe integración, y en la Ordenanza se invisibiliza eso, y por tanto no tenemos los datos ciertos respecto a los cuales tomar una decisión, no es el mismo costo que tiene el bus convencional, que tiene el Metrobús-Q; las responsabilidades de la operación del Metrobús-Q, son distintas a la de los operadores privados, porque en lo de operación privada no hay integración tarifaria, y en el Metrobús sí hay integración tarifaria. No sé cuánto sea, yo creo que el impacto es 30%, 40%, es decir, de cada 100 pasajeros que utilizan el Metrobús-Q, al menos 40, si no es más, pagan una sola, pese a los trasbordos que realizan, esos temas están invisibilizados en esta Ordenanza y, por tanto, me parece a mí que nos están conduciendo a tomar una decisión sin los suficientes elementos de juicio que puedan hacerse.

Así es que, yo sugeriría que para el segundo debate, si es que se cree pertinente, se incorporen estos elementos, nos permitan tener mayores elementos de juicio, justificaciones técnicas y también, Alcalde, la sensibilidad social de que esto no es un problema de matemáticas o de ingeniería de transporte, es un problema que afecta también la cotidianidad, especialmente de la gente más pobre, tiene que haber un claro procesamiento de cuál es el impacto, de tal manera, como legisladores, verificar la pertinencia o no de estas decisiones o la necesidad de incorporar elementos como los que he señalado, que es la posibilidad de subsidiar a la gente más pobre que tiene el gobierno, gracias.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO: Gracias Alcalde, compañeros concejales. Este es un tema que teníamos que haber tenido el tiempo suficiente como para poder debatir con la profundidad y la responsabilidad que el caso amerita, esto no creo que es algo que podemos discutir de la noche a la mañana, ni tan sólo con una sola propuesta como se la está presentando el día de hoy.

Hemos tenido, como bien se ha citado aquí, cerca de 3 años para discutir el tema, y es por iniciativa de este Concejo Metropolitano, por ordenanzas, que nosotros hemos aprobado, como la No. 201, en donde establecimos hasta un plazo de 90 días, que hace más de 100 días que pasó ese plazo, justamente para que se presente este proyecto normativo, porque esto es clave frente a la realidad que tenemos del funcionamiento del Metro de Quito, y en la contratación del sistema integrado de recaudo, ¿es indispensable que esto lo discutamos?, claro que sí, pero con la profundidad que esto amerita.

Yo me atrevo a decir que con la presentación, con la propuesta como está concebida el día de hoy, difícilmente nosotros podemos, me atrevería yo a decir, inclusive, declarar por conocido en primer debate, porque nos faltan 10 mil, y una propuestas o alternativas de cómo podemos manejar la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, entendiendo que parte de esta urgencia, por supuesto, y creo que muchos de aquí la compartimos, porque hemos conversado con los señores transportistas, es solventar de una u otra manera ese hueco, brecha financiera que tienen en su operación, pero más allá de aquello, yo me pregunto si es que está técnicamente establecido, por ejemplo, que el transporte convencional ahora lo elevemos a 0.30 centavos, no pasan sino hasta abril de 2019, y ya lo subimos a 0.38 centavos, y en la segunda fase de integración en el 2020, subimos a 0.47 centavos, ¡por Dios!, dónde está la justificación técnica de esto, no digo que no tiene que tener rentabilidad, tiene que tenerla, por supuesto, pero estamos en un momento tan importante de decisión trascendental para Quito, en que nosotros no podemos tomar una decisión con estos elementos.

En la Ordenanza No. 201, nosotros establecimos que debería priorizarse la tarifa plana, ¿con sustento en qué?, en que está tarifa plana lo que promovería es el uso masivo del Metro de Quito, motivar que los quiteños nos movilizemos en el eje, la columna vertebral que sería el Metro de Quito, pero la propuesta que estamos teniendo aquí con estos costos por transferencia de 0.26 centavos, lo que hace es aniquilar la operación del Metro de Quito, a mi criterio, vamos a desincentivar que los quiteños usen el Metro de Quito, y eso creo que es preocupación profunda, no creo que es una preocupación vana o leve, es una preocupación total, la gente va a preferir demorarse un poco más ir en un bus convencional, para gastar 0.26 centavos más, para subirse al Metro de Quito, es así de simple, y a lo mejor estoy equivocado, pero necesitamos las alternativas, analizar en profundidad, cuáles son las opciones que tenemos aquí para poder tomar la mejor decisión en relación al futuro de la transportación de los quiteños.

Hay una consultoría contratada por la Secretaría de Movilidad, de la reestructuración de rutas y frecuencias, la reestructuración de red de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito a una empresa de Barcelona, se llama Agencia Ecológica Urbana de Barcelona, aquí establecen, por ejemplo, más allá de la reestructuración de rutas y frecuencias que es clave para este sistema integrado de recaudo, para toda la estructuración y la integración de la que estamos hablando, que se podría analizar y se podría tener zonas tarifarias, por zonas urbanas o por segundos anillos perimetrales, esto no lo tenemos, no hay un elemento que nos permita discutir. Yo creo, sin duda, que tenemos que tener en claro estas propuestas en este seno del Concejo Metropolitano, de manera técnica, amparada con estas alternativas, poder tomar la mejor decisión posible para Quito.

Carlos mencionaba también, hablando del costo de los posibles pasajes, algunas alternativas para su financiamiento, no todas significan eventualmente los incrementos, pero tengámoslas, por los menos, para poder tomar una decisión, no las tenemos, no existe.

Creo también indispensable en este punto, por qué no sacar a discusión, que para el transporte convencional se pague, por ejemplo, por kilómetro recorrido, y no por pasaje como está concebido en esta propuesta, creo que eso es un cambio estructural, por ejemplo, que haría en un futuro lo que hoy por hoy nos pasa, que estén corriendo y peleando por pasajeros, eso es algo que con esta propuesta también estaría sucediendo en este punto en una discusión de manera técnica, podemos saber si es aplicable o no, porque esto es algo técnico, pero yo creo que por kilómetro recorrido, definitivamente, podría acabarse esas carreras que tenemos por pasajeros el día de hoy. Son elementos que

tenemos que discutir, que tenemos que elevar la discusión en profundidad de este tema, tan sólo pensar que tenemos que solucionar el problema este instante, y se acabó y dejémoslo ahí, tenemos que ser lo suficientemente responsables para tomar la mejor decisión a futuro para la ciudad de Quito, no podemos tomarla de manera llana, no podemos tomarla de manera sencilla, y al apuro, no podemos hacerlo, hemos tenido muchísimo tiempo, y no se ha presentado estas discusiones, esta consultoría a la que hacía referencia nos la presentaron en la Comisión de Movilidad el año pasado. Se motivó justamente a que propongamos una Ordenanza para presionar a que esto se discuta con el tiempo necesario, para hacerlo de manera adecuada, profesional y técnicamente con todas las alternativas sobre la mesa, y ya entramos en momentos electorales, por qué no involucrar en estas discusiones a los distintos actores, por ejemplo, que eventualmente van a estar sentados en el mismo sillón que usted está sentado, señor Alcalde, porque esta decisión es estructural de la ciudad, lo que aquí discutamos y aprobemos, ni siquiera lo vamos a aplicar en esta Administración, eso nos ayuda sin duda alguna a que amplíemos y abramos a mucha más participación social y política esta discusión.

Insisto, cierto es que tenemos una presión justamente fundamentada por el sector del transporte convencional, motivada, y la compartimos. La Comisión de Movilidad dio paso de manera prioritaria que esto llegue a la discusión del Concejo Metropolitano, sin ni siquiera opinar casi en la Comisión para no dilatar estos temas, pero sí tenemos que discutirla con profundidad.

Mi criterio, muy particular, es que debemos incluir como alternativa pagar a los señores transportistas convencionales, por lo menos, por kilómetro recorrido, y no por pasaje como se está planteando, necesitamos todos los elementos de cómo se construyó esta tarifa, de cómo se llega a 0.47 centavos en el convencional, en el 2020, en la segunda fase integración, saber, por ejemplo: ¿cómo es posible que cueste lo mismo ese convencional con el Metro de Quito?, saber, ¿cómo se construyó los 26 centavos de esta transferencia del costo por transferencia?, ¿de dónde salió?, esos son los elementos que necesitamos saber, para a ciencia cierta discutir con veracidad y con los elementos necesarios este tema tan importante para la ciudad. No lo tomemos a la ligera, esto es clave, esto es estructural dentro de lo que necesita la ciudad como es el Metro de Quito. Esta discusión no la podemos tomar así a la ligera, señores concejales, necesitamos muchos más elementos, necesitamos saber las alternativas de política plana, la tarifa plana, de distancias de zonas como lo he mencionado, sin eso, cómo podemos avanzar en una discusión seria, profunda, real del tema. Así es que, yo solicito que se vayan construyendo desde la Secretaría de Movilidad, con sustento técnico, por ejemplo: todos estos parámetros y estos elementos que son claves para tomar esta decisión, y se nos presente con el tiempo

necesario para poderlos discutir, analizar en profundidad; sin esos elementos, difícilmente podemos tomar una decisión.

CONCEJALA SRTA. CARLA CEVALLOS: Gracias Alcalde, buenas tardes con todos. Yo me voy a basar más en el tema del control para el servicio y la calidad que se debe brindar, y que esto ya vengo insistiendo cuantas veces, y que no vemos mejoras de cuándo se entregaron las compensaciones, justamente los fiscalizadores de la AMT, decían que emitieron informes que todo estaba bien, se entregaron las compensaciones, pero no fue así el caso, y podemos ver día a día que el servicio no mejora, no cambia y eso sí genera un problema bastante grande en nuestra ciudadanía, y para que este Concejo Metropolitano pueda tomar una decisión.

Cualesquiera que sean las fases que vayamos a aprobar en el segundo debate, el calendario presentado, sí es importante que este Concejo Metropolitano cada seis meses podamos hacer una evaluación y fiscalizar que se esté cumpliendo, no es cuestión simplemente de poner un calendario, sino que hay que cumplirlo, hablamos de una ciudad inteligente y un transporte inteligente, y eso deberíamos haberlo hecho desde el primer día que la Administración municipal estuvo aquí, ahora se me hace bastante difícil creer que vamos a generar un sistema totalmente inteligente, ¿a qué me refiero con esto?, veo paradas ahora en la ciudad que están bonitas, son visibles, son de vidrio, pero implementemos ahí también la tecnología, los horarios de los buses que deben estar, ¿a qué hora?, ¿en cuánto llega el próximo bus?, ¿las rutas?. Un turista en nuestra ciudad, es bastante difícil que pueda lograr llegar a algún punto determinado, al igual que los mismos quiteños si desean tomar rutas diferentes a lo cotidiano o en el día a día. El control depende totalmente del Municipio, y ahí es donde me llega a mí la incertidumbre de que sí podemos generar ese control adecuado para cambiar y verificar que un servicio de calidad se esté brindando a los ciudadanos, hay que reconocer los errores para poder enmendarlos, y decir: sí, en esto estamos fallando, cómo vamos a trabajar, y de qué manera se lo tiene que hacer.

Alcalde, tres veces vengo pidiendo que las estaciones, las paradas nuevas del trole, qué bonitas que están, que están bien, que costó a la ciudad de Quito, ahora tienen un hueco terrible entre la parada y el biarticulado, estamos esperando que existan muertos, accidentes, y hemos visto cómo se sube una persona con discapacidad, un niño, es un hueco demasiado grande en esa parada, es por eso que esos temas se tienen que resolver, y es preocupante para mí, no ver resultados rápidos en temas pequeños como los que estoy mencionando ahora, me preocupa que con lo poco que se ha dicho, no se ha podido enmendar.

Sí me preocupa que no podamos generar un control adecuado en el sistema de transporte público, lo cual es una obligación del Municipio, si no mejoramos el servicio en el transporte, la ciudad va a ser más caotizada, vamos a estar peor y la ciudadanía va a preferir otros métodos de transporte, en vez del transporte público, que es a lo que deberíamos llegar como ciudad.

También las rutas, ¿cómo están las rutas?, se tienen que cambiar muchas rutas para hablar de una mejor calidad o de un mejor servicio. ¿Cómo se están haciendo estos cambios de ruta?. Si es que estos cambios de ruta no se dan o no conocemos que se estén dando, de qué servicio de mejoramiento estamos hablando. He visto el smog delante de los mismos fiscalizadores de la AMT, de los de tránsito, el smog que tienen los buses es evidente, por Quito no se puede caminar tranquilamente, el smog es terrible, y a todos creo que nos ha pasado que estamos caminando, ya vemos un bus con el smog que es algo insoportable para el medio ambiente, y para la salud de todos nosotros.

Un estudio social, yo también tenía esa acotación, me preocupa si es que éste se ha hecho. Las personas que reciben el bono de desarrollo humano, cómo están económicamente, ¿pueden asumir este incremento en la tarifa?, estos estudios son necesarios, no simplemente debemos ver desde un lado de la ciudadanía, hagamos un estudio global, y háganlo llegar también a los concejales, una información actualizada, sin eso aquí no vamos a poder tomar ninguna decisión.

Por último, quisiera que me explique el Secretario de Movilidad, en el artículo No. 7, dice: “La creación de la autoridad única de transporte”, eso quisiera saber, ¿a qué se refiere?, ¿cómo van a hacerlo?, ¿qué es lo que van a implementar?, para nosotros aquí poder conocerlo. Leí el artículo No. 7, y sí me quedé un poco con la intriga, ¿a qué se refiere?, ¿qué es lo que quiere decir esa parte última del artículo No. 7?. Muchas gracias.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: A mí me parece que no se ha construido un proceso sistemático de discusión de debate sobre este tema. Me parece que la Secretaría de Movilidad, que entiendo que es la encargada de preparar la Ordenanza y el informe, no ha recogido en una buena medida, en un porcentaje significativo un conjunto de elementos que se propusieron en la discusión de un proyecto de Ordenanza anterior de revisión, que a propósito del estudio de abril de 2017, exigieron una serie de planteamientos relacionados a los temas de control, a los temas de calidad, a la necesidad de avanzar en el tema de los operadores, a la necesidad de revisar los contratos de los alimentadores, en general una serie de elementos que se señalaron con la calidad, respecto a los cuales, incluso, hubo textos, hoy se los deja de lado inconcebiblemente.

Salen de la sala de sesiones las concejalas: Srta. Carla Cevallos, y Abg. Renata Salvador, a las 12h48 (13 concejales).

Asume la presidencia el concejal Abg. Eduardo Del Pozo, Primer Vicepresidente del Concejo Metropolitano, a las 12h49 (12 concejales).

Entonces, parece que nuevamente regresamos a cero, y regresamos a cero también en los análisis económicos, porque si nos dicen que hay un nuevo estudio de julio de 2018, y no nos entregan, y el único referente que tenemos es el de abril de 2017, puede ser que hayan cambiado muchas cosas, no creo que sólo sea el factor de inflación, algunos otros elementos podrán o deberían haber cambiado, para que el esquema sea distinto; de tal manera que, me parece que si no hay un tratamiento sistemático, riguroso del asunto, se hace difícil avanzar sostenidamente en la discusión, y eventual tratamiento de una Ordenanza tan compleja; compleja no sólo por el significado técnico programático, sino también por el factor político, que sin duda está presente en una discusión como ésta, me parece que hay que reflexionar, se está planteando, de lo que entiendo, una tarifa común para los cuatro subsistemas, y me parece que ese es un tema discutible al reflexionar con más detenimiento. Yo veo complicado que el sistema metro, por ejemplo, renuncie a tener un ingreso que le permita mejorar su capacidad, y su estructura y su capacidad de operación, me parece que es una decisión complicada.

Estoy seguro que la urgencia de, al menos, unas tres paradas que ya están previstas en los estudios, es cada vez más urgente, así como la adquisición de nuevas unidades de tren, que seguramente se presentarán como absolutamente indispensables, y que mejorará, es un tema que hay que discutirlo, y eso a lo mejor supone diferencias en el manejo de la distribución de esa tarifa, que se está planteando como tal, de manera similar a todos los subsistemas.

Yo creo que hay que hacer una reflexión detenida por subsistemas, y para qué meter el "Quito Cables", de gana, para complicarse o para dar gusto de que todavía estamos discutiendo esa cosa, que no sé, qué sentido tiene, ese mensaje genera una serie de fastidio y molestia.

Me parece que la necesidad de establecer unas tarifas por subsistemas resulta importante y, obviamente, hay que ver si las tarifas que se están proponiendo tienen el soporte técnico, económico adecuado. Carlos ha hecho algunos cálculos particulares, ya los mencionó, aunque sea de pasada, pero evidentemente eso tiene que estar sólidamente planteado como para que podamos discutir con solidez, y con sostenibilidad un tema como éstos.

Asume la presidencia el Dr. Mauricio Rodas, Alcalde del Distrito Metropolitano, a las 12h50 (13 concejales).

Creo que hay varios temas ya señalados sobre los sistemas de control, de la calidad, etcétera. Aquí tenemos dos escenarios, y voy a ser muy frontal, aquí hay un escenario de que hoy sólo sea tratado en primer debate, y que para el segundo debate pase dos meses, tres meses, cuatro meses o para después de las elecciones, no me resultaría nada raro que ese sea un escenario posible; entonces, para qué engañarnos si esa es la intención, porque todos vamos a tener que hacer una reflexión en serio, que no sólo es técnica, sino también de definiciones para resolver este tema, y creo que yo he sido claro en otras ocasiones en el Concejo, y hasta en medios públicos, de cuál es mi opinión, pero mi opinión no puede estar sustentada en un simple deseo de buscar una solución definitiva más significativa al problema, sino también en suficientes soportes técnicos, y en la confianza que debemos tener para votar por una resolución compleja como ésta, sino hay confianza, esto no va a avanzar, así de simple. Entonces, mi sugerencia y ante deficiencias evidentes, desde el punto de vista técnico-operativo, es que se entregue el nuevo estudio de julio de 2018, se entregue una propuesta de Ordenanza que recupere lo ya debatido anteriormente, y sobre el cual, aparentemente, hubo buenos niveles de consenso, y que incluyan este tema de las operadoras, y el control de los operadores sobre el conjunto de la flota, que incluya una reflexión un poco más detenida de los subsistemas, para ver hasta dónde podemos avanzar, yo creo que eso es lo prudente; acelerar una discusión que puede tener ningún fin, me parece que puede resultar inútil, preferible hacer bien las cosas, darse unos días con el tiempo suficiente, seguramente la Comisión realizará una mesa de trabajo los próximos días, en base a estos nuevos insumos, y por ahí podremos avanzar con pasos más seguros.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Gracias Alcalde. Adicional a lo que han comentado los compañeros, me parece que esta propuesta va más allá de una simple estructura tarifaria, aquí se está definiendo claramente cómo debería manejarse el sistema integrado de Quito, y tal como la han presentado, y valga la oportunidad recalcar que esta convocatoria se la hizo el día viernes, y para ser tratado hoy lunes en un tema tan trascendental, que muchas veces lo mencionamos aquí, Alcalde, en la que dijimos que deberíamos contar con la opinión de los propios gremios del transporte, con la opinión de las Cámaras de la Producción, siendo la movilidad un tema tan importante para la competitividad de nuestra ciudad, que deberíamos contar con la participación de la Academia, y sus institutos especializados, relacionados con la movilidad, con la participación de nosotros como concejales, no solamente los miembros de la Comisión de Movilidad, y hoy volvemos a caer en el tratamiento al apuro de los temas. Lamentar que

hoy estamos en la misma situación de hace 4 años, cuando se propuso el alza de la tarifa, la misma situación, solucionar un tema puntual cuando hay que tener la voluntad política de mejorar el sistema en su conjunto, y lo hemos venido diciendo durante estos cuatro años, el sistema de movilidad requiere de un cambio estructural en el modelo de gestión de la operación, porque aquí no se habla de cómo va actuar esta autoridad única del transporte con los operadores, bajo qué contrato de servicios, por qué no se habla de eso, donde realmente podamos garantizar el servicio a los ciudadanos, por qué no se habla si la autoridad administrativa municipal, va a encargarse de todo el sistema integrado de recaudo, del sistema de la ayuda de la exportación, del sistema de información al usuario.

Una vez que se establece una estructura tarifaria, se da algunos lineamientos de los que ya nos pasaron hace algunos meses, estándares e indicadores que nunca se cumplen, cuando se aprobó aquí la compensación, la primera y la segunda compensación, se habló de implementación de la caja común, se habló de otros sistemas inteligentes, entonces ya era que se cumpla ese proceso. Sin embargo, la Administración municipal erogó esos recursos, y ahora nos dicen que hay una fase previa donde deberán cumplirse esos condicionamientos, eso genera falta de credibilidad en una propuesta por más que tenga parámetros técnicos, cuando no existe la voluntad, ni la directriz de la Administración, es realmente cambiar el sistema de transporte, el sistema de recaudo, instrumento metodológico que ayuda a la integración de los sistemas con un boleto único, y a través de ese sistema se pueda otorgar subsidios a usuarios de tarifa media, adultos, niños, estudiantes, y otro tema que me llama la atención, me parece que usted acordó, Alcalde, con los estudiantes universitarios, al menos, mantener la tarifa, aquí no se habla nada de eso, sólo se habla de media tarifa a los estudiantes de bachillerato. Si hay una política de inclusión tarifaria, la Administración debería subvencionar a esos usuarios que pueden estar en temas de vulnerabilidad o de preferencia, para mejorar los temas educativos, pero eso es un tema de política de la Administración municipal, y eso aquí no se evidencia porque no existen todavía los mecanismos necesarios para la implementación real de los sistemas de recaudo, la estructura de prestación de servicio, los modelos de gestión, eso no se evidencia, el papel aguanta todo, en 4 años no se ha tomado la decisión de trabajar en esto, tampoco han existido los recursos, y yo no veo que en este año tampoco existe el presupuesto necesario, no sé si lo pongan para el próximo año cuando el Alcalde se encargó de sacar 50 millones de dólares más o menos del sistema de recaudo total que estaba incluido en la primera fase de operación del Metro de Quito. Nuevamente se pone al Concejo a tomar decisiones cuando no han existido las acciones administrativas para ir mejorando el sistema, y yo veo, y como dicen algunos compañeros siendo frontales, aquí hay una preocupación de un gremio que ve que con la tarifa actual no cubre sus costos,

lo otro, es ya implementar todo el sistema integrado, pero tal como lo hemos escuchado aquí, se le vuelve a decir a la ciudadanía, que sí va a mejorar el transporte, cuando en todos estos años hemos visto que ni siquiera la compensación logró mejorar el transporte, se le vuelve a engañar a los ciudadanos, porque no se le dice que con esa subida recién se están compensando costos, y que existe la voluntad en los presupuestos, la capacidad técnica y operativa de la Administración municipal, en implementar la nueva estructura del sistema, ¿por qué no se habla con la verdad?, ¿por qué no se le dice eso a los ciudadanos?, vivimos diciendo que va a mejorar la calidad del servicio, cuando las estructuras no se cambian, cuando no se invierte en lo que realmente necesita el sistema por parte del Municipio.

A mí me queda la duda de cómo se establecieron algunas tarifas en el tiempo, tomar decisiones ahora, y de aquí definir tarifas al 2019, al 2020, al 2021, no me parece lo más responsable, además de que son sobre supuestos, no he encontrado en la información técnica la reorganización de rutas respecto al Metro de Quito, y los cálculos en base a eso, no; no lo he encontrado, no sé si existe algún anexo técnico adicional, pero no lo he encontrado, cómo se va a reestructurar el propio sistema de alimentadores. Entonces, ¿cómo se calculó la tarifa?, y lo que es más, se establece una tarifa plana de 0.47 para todos los subsistemas, incluido el Quito Cables. Quienes hemos revisado la información de Quito Cables, existe una tarifa de 0.70, será que vamos a subvencionar, Alcalde, revise los informes. Otra cosa es que como política municipal, usted diga: vamos a subvencionar el sistema, y sale una tarifa de 0.45, pero los informes técnicos están ahí, entonces qué estamos subvencionando.

Yo creo que no se pueden tomar decisiones cuando todavía no está clara la forma de administrar el sistema de transporte de Quito, aquí hay una necesidad para el gremio del transporte, pero la necesidad más grande creo que es definir claramente cuáles son las políticas, la visión de lo que queremos para el sistema de transporte en Quito.

El sistema de información al usuario, una cosa tan fundamental, usted concesionó, no sé si se le olvidó, Alcalde, que las paradas deberían contar con el sistema de información, que debería conectarse con los GPS de los buses, para darle la información al usuario, en cuánto tiempo pasa la ruta por esa parada, ¿eso no se contempló?. Entonces, 10 años, Quito, sin mejoramientos y modernización del sistema de información al usuario, aquí se habla de que deberán implementar sistemas inteligentes, ¿cuáles sistemas?.

También me quedó la preocupación del artículo 7, tiene 5 líneas, pero dice muchísimas cosas; acciones previstas a la fase primera de integración para la aplicación del Plan de Mejoramiento, propuesto para el transporte público del Distrito Metropolitano de Quito,

se da la contratación para la implementación, operación y mantenimiento del sistema integrado de recaudo, ¿quién lo va a hacer?, ¿dónde está el presupuesto?. ¿Se expedirá la norma técnica para Quito?, deberíamos tener ya esa norma, ¿quién lo va a expedir?, ¿en cuánto tiempo?, y se crea la autoridad única de transporte, ¿cómo está estructurada la autoridad única de transporte?; en 4 años, Alcalde, hemos venido pidiendo esto, y hasta ahora se sigue mencionando, y no se dice, ¿cómo?, el papel aguanta todo.

Preocupaciones tales como que en la segunda etapa de integración el transporte convencional, el sistema de transporte integrado, bajo qué estructura y modalidad. Yo creo que hay temas que tienen que ser definidos, determinados, para que nosotros podamos tomar decisión.

Yo apelo, Alcalde, que siendo este primer debate para conocimiento, se convoque a mesas de trabajo, haga participar a la ciudadanía, invite de forma general para que se trate sobre este tema tan importante para la ciudad, y no se tome dos días antes, y se mande al Concejo, y luego se dice que ahí el Concejo es el que detiene las cosas, es su responsabilidad como Administrador de la ciudad el que se presente propuestas integrales.

Yo apelo, Alcalde, a que se convoque a mesas de trabajo, y podamos participar, no solamente es un tema de estructura tarifaria, es un tema de la estructura de servicio de movilidad que queremos para nuestra ciudad a mediano y largo plazo. Gracias, Alcalde.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Gracias Alcalde, miembros del Concejo. En realidad esa era la actitud de la Comisión de llevar un primer debate, y obligarnos a discutir estos temas, que no se quede en la Comisión, en observaciones de forma, y de fondo, que muchas veces no arriban a una propuesta de Ordenanza que permita viabilizar este primer debate.

Hablar respecto de los sistemas inteligentes ha sido una preocupación permanente de la Comisión, respecto de la implementación, respecto del desarrollo en los tiempos adecuados, creo que las intervenciones de los concejales y concejales dan la razón a la Comisión la preocupación permanente que hemos tenido al respecto.

Se ha recomendado ya en la sesión de la Comisión, la necesidad de hacer un estudio comparativo, profundo, respecto de lo que significó la alternativa de implementación de tarifa plana, como prioritaria en la "Disposición Transitoria Segunda", en la Ordenanza No. 201, y la que está poniéndose ahora respecto de una transferencia de integración, una tarifa base, digámoslo así, con costo de transferencia, y es importante profundizar en ese

sentido. A la Secretaría de Movilidad, se le recomienda para poder tener los elementos del caso, y sustentar mejor la discusión, hay una diferencia entre 0.12 centavos, y 0.26 centavos, que es lo que tendrá que también sustentarse refiriéndonos al costo de transferencia, que es donde no tenemos mayores acuerdos y esto también tiene que hacerse las corridas del caso.

El estudio de actualización de junio de 2018, es una herramienta que tiene que ser colocada a disposición ya del Concejo, para poder tener un mejor alimento para la discusión, el por qué se está dejando de lado los costos, y la provisión para renovación de material rodante y de buses en el sistema integrado, creo que es fundamental, considerado en el primer estudio, y también el hecho de que la tarifa preferencial, dice el artículo 14 de la Ley Orgánica de Tránsito de Transporte Terrestre, la mitad de la tarifa; es decir, en este caso si vamos a 0.30 centavos, es 15 centavos, no es hasta el 50%, si no establece de manera expresa, es la mitad de la tarifa, y ahí también tenemos una ilegalidad que puede significar invalidar la Ordenanza, si estamos violando norma jerárquica superior, la Ley Orgánica de Tránsito de Transporte Terrestre, artículo 14, insisto, establece de manera expresa, nosotros no podemos jugar con ciertos márgenes bajo la figura de política social que pueden ser atractivos a la población, pero jurídicamente pueden invalidar lo que es el contenido de la Ordenanza.

La Comisión se compromete a convocar a la mesa de trabajo, mesas de trabajo que sean necesarias previo a segundo debate, pero con estos elementos que ya fueron recomendados en la sesión de la Comisión, profundizar en las corridas económicas financieras, en los costos que tiene que justificar, el ¿por qué estamos hablando de un financiamiento?, ¿cómo se está dando?, y ¿por qué estamos hablando de un costo de transferencia de 0.26 centavos, y no de 0.12?, ¿cómo es lo que se está obteniendo?, esto es fundamental para poder viabilizar un segundo debate, de lo contrario creo que no vamos a poder avanzar mayormente, y esto dejo sentado.

Quiero aclarar lo que dijo el señor Vicealcalde, no es que en la Comisión nosotros no hemos querido discutir, no hay una dictadura en la Comisión, sino que se resolvió, dada la complejidad del tema, hacer observaciones de carácter estructural, si cumple con lo que dispone el artículo 322 del COOTAD, si tiene exposición de motivos, si tiene el articulado adecuadamente, si está configurando lo que se quiere, si es una sola materia la que está observando para poder llevar a primer debate. En segundas discusiones, en la Comisión y las mesas de trabajo tendremos que profundizar, en función de lo que estamos solicitando como Comisión, eso nada más, señor Alcalde.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias Alcalde. Yo quisiera empezar con la operación de la Terminal Quitumbe, en el año 2018 deberían haber estado fuera de perímetro urbano las operadoras intracantonales en el sur, como se lo ha realizado en el resto de la ciudad, por ejemplo: las operadoras del noroccidente, y el sector Guayllabamba; antes ingresaban al centro de la ciudad, y hoy en día llegan a la Terminal Ofelia, y los del Valle a Tumbaco; Pifo, Yaruquí, Quinche llegan al Terminal Río Coca.

En el sur de la ciudad, la Secretaría de Movilidad y sus funcionarios no han realizado estos cambios, al contrario, no se conoce qué convenios tienen para seguir ingresando con las unidades al sector Villa Flora, por ejemplo, la Compañía Joya Sur, tenía unidades que realizaban recorridos al barrio la Joya, Terminal Quitumbe, con un cierto número de unidades que hoy en día no las tienen, todas las unidades terminan su recorrido en el sector de la Villa Flora, de igual manera la Cooperativa Mejía, y Carlos Brito llegan al sector de la Villa Flora, deben estar autorizados por la Secretaría de Movilidad, tomando en cuenta que estas operadoras deberían terminar su recorrido en el terminal de transferencia de Guamaní, observando que desde este punto, estas unidades llegan a la Villa Flora con un 25% de usuarios, caotizando el tráfico de la arteria principal como es la avenida Maldonado, hoy en día cobran dentro del perímetro urbano 0.50 centavos la parada mínima e incluso cuentan con una mini terminal en el sector de la Villa Flora.

Por otro lado, se debería realizar operativos a diario por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito, como se lo hace a los taxis no regularizados, también a los buses que operan en la avenida Simón Bolívar, que desde el puente de Guajaló hasta Carapungo existen más de 300 unidades, muchas de ellas salidas de circulación de transporte urbano de Quito, y otras unidades cobrando arbitrariamente sin un estudio técnico, una tarifa de parada mínima de 0.50 centavos, y un dólar hasta el final del recorrido, incrementando así más espacios para la corrupción por venta de supuestos cupos a dichas compañías.

El señor Secretario de Movilidad, en ese entonces Darío Tapia, y sus funcionarios de confianza, quienes autorizaron el incremento de cupos para unidades de menor capacidad al corredor Simón Bolívar, conformadas por operadoras urbanas, me pregunto, bajo qué sustento autoriza este recorrido que va del Terminal Quitumbe al Terminal Carcelén, cobrando \$1,00 el pasaje, sin tomar en cuenta que la Ordenanza No. 194, dice que se deberá retirar habilitaciones a las operadoras por el tema de los corredores.

En el mismo caso de incrementos, el ingeniero Roberto Novoa Cabiedes, funcionario de la Secretaría de Movilidad, autoriza 20 cupos a la compañía Libertadores del Valle, como

consta en este documento, no sé por qué esta operadora cobra la parada mínima 0.30 centavos, cuando la tarifa actual de transporte público vigente es de 0.25 centavos.

La Secretaría de Movilidad y sus funcionarios demuestran la discrecionalidad, y la subjetividad al momento de decidir, no lo hacen con fundamentos técnicos, esto como ya dije abre espacios a la corrupción. A esta misma operadora, se asignan rutas nuevas sobre rutas de otras operadoras existentes, y se les asigna un andén de embarque en la vía de circulación dentro del Terminal Playón de la Marín, como parada de esta operadora, todo esto autorizado por el señor Jefe de Terminales, como se puede ver; así pasaría dando ejemplos de la situación, y faltaría el tiempo sobre los cupos, rutas, asignados a las operadoras existentes, favoreciendo a unas, y perjudicando a otras.

Primero, tengo entendido que los estudios técnicos que se realizan tienen un soporte de investigación que determina el resultado final, partiendo de este hecho yo tengo varias puntualizaciones por hacer.

Si los estudios nos dicen que el pasaje de transporte urbano es de 0.42 centavos, ¿por qué el planteamiento es 0.30 centavos?, aquí también me viene a la mente las declaraciones del concejal Freire en el tema de los taxis, dijo que podíamos caer en peculado sino seguíamos, porque se podía hacer una auditoría sino se implementaba el costo del estudio para cobrar, estamos en el mismo tema de los taxis.

Sale de la sala de sesiones el concejal Lcdo. Eddy Sánchez, a las 13h10 (12 concejales).

En los estudios iniciales del Metro de Quito, nos dijeron que el pasaje era de 0.42 centavos, no dicen que en un momento determinado se va a unificar tarifas que es lo lógico; sin embargo, ¿cuándo y cuánto subirá el pasaje?, o se trata de una tarifa que permitiría ajustes en el futuro, ¿qué propendemos ahora?, ¿subir 0.05 centavos para luego de varios meses subir 0.40 centavos más?. La característica de esta Administración ha sido siempre el desorden, por lo que hoy no es de sorprenderse, se pretende una decisión política, esto no es una decisión técnica, no se cumplen las mejoras en la calidad del transporte, eso lo vemos a diario, pero como la situación política es crítica, esta calidad ya no importa, y hay que tratar de salir del problema, así es como se administra Quito, así es como se lo ha hecho en toda esta Administración. De cualquier forma, hay que tomar una decisión para empezar a enderezar ese desorden, esto va entre lo político, entendido como la vocación del servicio desde la institucionalidad y lo técnico, así que este Concejo debe ser la tribuna democrática donde expresemos nuestras ideas, y llegamos a resoluciones, siempre pensando en el desarrollo de la ciudad, y el bienestar de la gente. Así que, compañeros concejales, estoy de acuerdo con lo que ha dicho la concejala Anabel Hermosa, que

invitemos a debatir con participación ciudadana, porque hoy tenemos que pensar en la ciudad, en su desarrollo integral, y en empezar a cambiar el rumbo de todo este desorden, hagamos esto mucho más democrático, gracias.

Sale de la sala de sesiones la concejala Ing. Anabel Hermosa, a las 13h15 (11 concejales).

CONCEJAL ECON. LUIS REINA: Muchas gracias. Tal como está formulado el proyecto de Ordenanza me genera unos temores; los temores es que tal vez digamos que no tenemos la Ordenanza de actualización de la tarifa, y los elementos para hacer sostenible, y entre en un normal funcionamiento el Metro, me preocupa enormemente, porque pareciera que para implementar el sistema de recaudo depende de esta Ordenanza, cuidado, que no nos sorprenda, que no se tomen todas las medidas necesarias para que el Metro entre a funcionar inmediatamente, porque se puede actuar independientemente, esa es la primera cosa.

No veo aquí, cómo es que de verdad se va a convertir el atractivo al uso del Metro como sistema público, sistema municipal, pareciera que se trabaja para hacerle no sostenible, y tal vez no tenga la suficiente demanda el Metro, sobre el cual tiene grandes esperanzas Quito de que entre en un sistema inmediatamente integrado, articulado, que se modifiquen las frecuencias, que se reorganice el servicio, y que el usuario gane en calidad, y en oportunidad del servicio, y en el tiempo.

Veo claro también el mensaje, cuando se dice que el 70% de usuarios del transporte público de pasajeros no utiliza transferencia, y sólo utiliza el 30% el sistema de transferencia, el sistema integrado, pregunta: ¿Quién necesita tener dos modalidades, coger el transporte convencional, y después integrarse al sistema municipal que tenemos ahora o al Metro, después, quién?, no son acaso los ciudadanos que viven en los barrios periféricos, no son acaso los ciudadanos que viven en los sectores rurales, así es que no nos pueden decir que sólo el 30% utiliza el sistema integrado, y que por lo tanto es marginal, y que hay que preocuparse de la tarifa básica sin integración, y que con eso estamos atendiendo a lo importante de la población.

Creo que hay que generar, ya el campo, el sector rural se ha cansado de subsidiar con la producción de alimentos que no se recupera costos, y ahora también que entre a subsidiar el transporte público, claro, esas son las leyes del mercado, esas son las leyes del sistema capitalista, pero esto habría que revisarle.

De manera especial, considero que en los estudios de las justificaciones debe estar clarísima la sustentación del sistema de transporte municipal.

Dos: no considerarle como marginal ese 30% que utiliza el sistema integrado, es parte fundamental, más bien son ellos los que requieren tener un sistema de atención; y, tres: advertir que no requieren de esta actualización de la tarifa para que se tome las medidas necesarias, para que el Metro entre a funcionar de manera coherente, racional, en el primer momento que se concluya, y entonces esto sería mejor que no se dé por conocido, es necesario profundizar, o decir como suele decir, señor Alcalde, ahora sí vamos a debatir que este tema regrese a la Comisión, y no se lo considere como conocido en primer debate, presento como moción de que regrese a la Comisión, y no se lo considere como analizado en primer debate, muchas gracias.

SEÑOR ALCALDE: Una vez concluido los comentarios, observaciones, y habiendo una moción presentada, señor Secretario someta a votación la moción presentada.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí, señor Alcalde. Señoras y señores integrantes del Concejo, por favor, sírvanse levantar la mano quiénes están de acuerdo con la moción formulada por el concejal Luis Reina, esto es que no se dé por conocido en primer debate el proyecto de Ordenanza en referencia, y se devuelva el expediente a la Comisión competente.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓			
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓			
4. SRTA. CARLA CEVALLOS				✓
5. ABG. DANIELA CHACÓN				✓
6. SRA. GISSELA CHALÁ	✓			
7. ABG. EDUARDO DEL POZO	✓			
8. DR. PEDRO FREIRE				✓
9. ABG. SERGIO GARNICA				✓
10. DR. MARIO GRANDA		✓		
11. SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
12. ING. ANABEL HERMOSA				✓
13. LIC. LUISA MALDONADO	✓			
14. DRA. RENATA MORENO				✓
15. ING. CARLOS PÁEZ		✓		
16. SR. MARCO PONCE				✓
17. ECON. LUIS REINA	✓			
18. ABG. RENATA SALVADOR				✓
19. LCDO. EDDY SÁNCHEZ				✓
20. SRA. KAREN SÁNCHEZ				✓
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			

22. DR. MAURICIO RODAS, ALCALDE METROPOLITANO		✓		
VOTACIÓN TOTAL	9	3		10

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Nueve votos a favor, señor Alcalde, por lo tanto queda aprobada la moción.

SEÑOR ALCALDE: Una vez abordado el orden del día, declaro clausurada la sesión, muchas gracias.

SIENDO LAS TRECE HORAS CON VEINTICINCO MINUTOS DEL LUNES VEINTE DE AGOSTO DEL AÑO DOS MIL DIECIOCHO, SE CLAUSURA LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.

REGISTRO ASISTENCIA - FINALIZACIÓN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓	
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓	
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓	
4. SRTA. CARLA CEVALLOS		✓
5. ABG. DANIELA CHACÓN		✓
6. SRA. GISSELA CHALÁ	✓	
7. ABG. EDUARDO DEL POZO	✓	
8. DR. PEDRO FREIRE		✓
9. ABG. SERGIO GARNICA		✓
10. DR. MARIO GRANDA	✓	
11. SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓	
12. ING. ANABEL HERMOSA		✓
13. LIC. LUISA MALDONADO	✓	
14. DRA. RENATA MORENO		✓
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓	
16. SR. MARCO PONCE		✓
17. ECON. LUIS REINA	✓	
18. ABG. RENATA SALVADOR		✓
19. LCDO. EDDY SÁNCHEZ		✓
20. SRA. KAREN SÁNCHEZ		✓
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓	
22. DR. MAURICIO RODAS, ALCALDE METROPOLITANO	✓	

DR. MAURICIO RODAS ESPINEL
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

ABG. EDUARDO DEL POZO
PRIMER VICEPRESIDENTE DEL CONCEJO METROPOLITANO

ING. ANABEL HERMOSA
SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO

ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO

REGISTRO ASISTENCIA – RESUMEN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓	
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓	
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓	
4. SRTA. CARLA CEVALLOS	✓	
5. ABG. DANIELA CHACÓN		✓
6. SRA. GISSELA CHALÁ	✓	
7. ABG. EDUARDO DEL POZO	✓	
8. DR. PEDRO FREIRE	✓	
9. ABG. SERGIO GARNICA	✓	
10. DR. MARIO GRANDA	✓	
11. SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓	
12. ING. ANABEL HERMOSA	✓	
13. LIC. LUISA MALDONADO	✓	
14. DRA. RENATA MORENO	✓	
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓	

16. SR. MARCO PONCE	✓	
17. ECON. LUIS REINA	✓	
18. ABG. RENATA SALVADOR	✓	
19. LCDO. EDDY SÁNCHEZ	✓	
20. SRA. KAREN SÁNCHEZ	✓	
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓	
22. DR. MAURICIO RODAS, ALCALDE METROPOLITANO	✓	