

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN
DE MOVILIDAD**

1 DE OCTUBRE DE 2014

En el Distrito Metropolitano de Quito, al primer día del mes de octubre del año dos mil catorce, siendo las 9h10, se instalan en sesión ordinaria, en la sala de sesiones No. 2 de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, los miembros de la Comisión de Movilidad: concejales Daniela Chacón y Silvia Díaz; y, concejal Eddy Sánchez quien preside la sesión.

Además se registra la presencia de los siguientes funcionarios municipales: Ing. Jean Pol Armijos, Secretario de Movilidad; Dr. Darío Tapia, Supervisor Metropolitano de Tránsito; Abg. Jaime Villacreses, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Abg. Guillermo Altamirano, funcionario de la Agencia Metropolitana de Tránsito; Sres. Roberto Noboa y Alexandra Ocaña, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Sres. Carlos Marín y Carlos Armijos, funcionarios de la EPMMOP; Sres. Álvaro Fiallos y Paulina Saltos, funcionarios del despacho del concejal Sergio Garnica; Abg. Juan José Alencastro, funcionario del despacho de la concejala Daniela Chacón; Abg. Javier Pinto, Abg. Javier Aguinaga y Lic. Francisco Herrera, funcionarios del despacho de la concejala Ivone Von Lippke; y, Sres. Hernán Altamirano y Nathalie Allauca, funcionarios del despacho del concejal Eddy Sánchez.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario.

Se da lectura al orden del día, el mismo que es aprobado.

1. Conocimiento y resolución del acta de la sesión de 6 de agosto de 2014.

Se aprueba el acta sin observaciones.

2. Comisión General para recibir a los representantes de la Compañía Nacional de Transporte y Comercio.

Ingresan a la sala de sesiones los representantes de la Compañía Nacional de Transporte y Comercio.

Sr. Raúl Jaramillo, Representante de la Compañía Nacional de Transporte y Comercio: Manifiesta que en el año de 1999, el Municipio planteó la creación de la ECOVÍA, actualmente Corredor Sur Oriental, para lo cual fueron invitadas algunas operadoras de transporte, entre ellas la compañía a la cual representa, con otras seis compañías que unificadas conforman la compañía TRAMASOT S.A, con participaciones porcentuales.

Siendo las 9h20, ingresa a la sala de sesiones el concejal Sergio Garnica.

En el año en referencia, antes de que se firme el contrato con ECOVÍA, la compañía a la cual representa sufre varios inconvenientes, entre ellos, se produce un aumento de capital por el cual es reducida la participación de las compañías Guadalajara, Paquisha y Alborada, finalmente la ECOVÍA no llegó a implementarse operativamente como debía.

Por otro lado, en la compañía El Nacional, se produce otro problema, de carácter interno, el mismo que ha sido el argumento para que la municipalidad no emita ninguna resolución al respecto, dicho problema radica en que en la ordenanza No. 194 que establece el Régimen Jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, contiene una disposición transitoria en la que se establece que en el plazo de 12 de meses el Administrador del sistema pueda otorgar informes favorables para la constitución de compañías cuando sean impulsadas por personas que integran compañías con concentración de capital.

Actualmente los 12 meses en mención han fenecido, sin embargo, a su criterio sino se ha cumplido con todo el proceso, se debe seguir legislando de conformidad con la competencia asignada.

Siendo las 9h30, ingresa a la sala de sesiones la concejala Ivone Von Lippke

RESOLUCIÓN:

La comisión de Movilidad, luego de recibir en comisión general al Sr. Raúl Jaramillo, representante de la Compañía Nacional de Transporte y Comercio, **resolvió:** solicitar al Ing. Jean Pol Armijos, Secretario de Movilidad, que en un plazo máximo de 15 días, emita un informe respecto de la situación actual de la referida compañía. en el mismo

que deberá detallar las acciones a realizarse y recomendaciones que se proponen para dar una pronta solución a la problemática existente.

3. Conocimiento y resolución de las observaciones y/o recomendaciones presentadas en primer debate del Concejo Metropolitano, al proyecto de ordenanza reformatoria a la ordenanza metropolitana No. 279, que establece el Proceso de Regularización de Transporte Comercial, Escolar e Institucional.

Concejal Eddy Sánchez: Realiza la presentación de la matriz de observaciones, la misma que se adjunta al acta como anexo No. 1.

La comisión avoca conocimiento de la presentación y emite los siguientes comentarios:

Concejala Daniela Chacón: Consulta al Supervisor Metropolitano de Tránsito, cuáles serían las consecuencias de aplicar la excepción relacionada con el tema del parentesco para la adquisición de unidades a legalizarse.

Dr. Darío Tapia, Director Metropolitano de Tránsito: Señala que en lo referente al tema, la Ley de Tránsito es muy clara, puesto que en un futuro se encuentra previsto que desaparezcan las cooperativas de transporte y exista únicamente compañías, de esta manera, el servicio de transporte comercial y público, se encontrará estructurado a través de compañías cuyo derecho de participación será que los vehículos ya no se encuentren a nombre de las personas, sino a nombre de las compañías, por concepto de acciones o participaciones.

Sin embargo, se debe considerar que el transporte comercial y público está expuesto a ser beneficiario de políticas públicas que impulsa el Gobierno Central, como lo son los préstamos de la Corporación Financiera Nacional, chatarización e incluso el Plan RENOVA; y, para el acceso a estos planes el requisito sine qua non es tener la matrícula a nombre del propietario. En este caso existirá una contraposición con la Ley de Tránsito.

Concejal Sergio Garnica: Señala que se debe buscar los filtros necesarios a fin de que no exista dicha contraposición.

Concejal Eddy Sánchez: Recuerda que el espíritu de la ordenanza es eliminar un problema social; y, al eliminar la referida disposición del proyecto de ordenanza, puede dejar a varias personas fuera del proceso de regularización.

Dr. Darío Tapia, Director Metropolitano de Tránsito: Señala que con la aprobación de la ordenanza se va a permitir que las personas que ansían la regularización, consigan un cupo, sin embargo, existirán inconvenientes al momento emitir el permiso de operación y cuando se realice una auditoría por parte del ente rector o de la Contraloría General del Estado, por cuanto, se podría dar un llamado de atención.

Por otro lado, en lo referente a las prohibiciones de regularización para los servidores públicos, señala que existe una resolución en la que se determina que en este rango están inmersos únicamente los servidores públicos pertenecientes a la fuerza pública, y si es así, solicita que se incluya a los funcionarios de la Agencia Metropolitana de Transporte.

Concejal Eddy Sánchez: Manifiesta que en lo referente al tema de los servidores públicos se encuentran incluidos todos aquellos funcionarios que dependen del Estado.

Dr. Darío Tapia, Director Metropolitano de Tránsito: Señala que realizará la investigación correspondiente, a fin de clarificar la situación.

Concejala Ivone Von Lippke: Señala que se debería realizar emergentemente un nuevo estudio técnico in situ, verificando la realidad existente y los grupos vulnerables.

Ing. Jean Pol Armijos, Secretario de Movilidad: Manifiesta que se realizará una verificación en cada una de las instituciones educativas, a fin de trabajar con datos actuales.

Siendo las 10h13, salen de la sala de sesiones el concejal Sergio Garnica y la concejala Ivone Von Lippke.

La Comisión de Movilidad, luego de analizar la documentación técnica que reposa en el expediente; y, con fundamento en los artículos 57 literal a), 87 literal a), y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que el Concejo Metropolitano de Quito conozca, en segundo debate, el proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 279, sancionada el 7 de septiembre de 2012, por la cual se establece el proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional en el Distrito Metropolitano de Quito.

4. Presentación del Ing. Patricio Jaramillo, Gerente General de la EPMMOP, del informe relacionado con el sistema metropolitano de estacionamiento tarifado zona azul, el informe requerido deberá detallar los siguientes temas:

- 4.1. Monto recaudado por el uso de la zona azul;
- 4.2. Monto recaudado por concepto de multas por el mal uso de la zona azul;
- 4.3. Detalle cuantitativo del personal que labora realizando la colocación de tickets y policías metropolitanos que realizan el control; y,
- 4.4. Número de agentes de tránsito que se encuentran previstos para realizar el control de la zona azul en el Distrito Metropolitano de Quito.


Concejal Eddy Sánchez: Manifiesta que considerando el tiempo y la agenda de los señores concejales miembros de la comisión, que el presente punto sea conocido en la próxima sesión de la misma.

La comisión, acoge la solicitud del concejal Sánchez.

5. Varios.

No existen temas pendientes para el presente punto.

Siendo las 10h20, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado, el señor Presidente de la comisión, y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.


Lic. Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión
de Movilidad

MVT


Dr. Mauricio Bustamante Holguín
Secretario General del Concejo
Metropolitano de Quito

ANEXO No. 1

MATRIZ DE OBSERVACIONES PRESENTADAS EN PRIMER DEBATE SOBRE LA ORDENANZA METROPOLITANA N° 279

TEXTO ORIGINAL DEL PROYECTO	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	PRESENTADO POR:	ACCIÓN DE LA COMISIÓN	ACOGIDA	
				SI	NO PARCIALMENTE
<p>Artículo 2, punto 2, literal i.- Que el inventario de vehículos en que actualmente está prestando el servicio, realizado por la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a inicio del presente proceso de regularización.</p>	<p>Hay que establecer si se va a actualizar el registro para el proceso de regularización de transporte escolar; es decir, debería determinarse si se va a trabajar con el registro de la Secretaría de Movilidad de 2012 o 2014; y, si ese registro se publicará con posterioridad a la sanción de la Ordenanza o con antelación.</p>	<p>Ing. Carlos Páez</p>	<p>La Secretaría de Movilidad dispone de la base de datos de las personas naturales que vienen prestando el servicio y que se quedaron sin poder participar del anterior proceso de regularización, por lo que sí se tiene una actualización de las y los aplicantes para este proceso. Además, que se realizarán las inspecciones físicas en los centros educativos o institucionales que hayan declarado que se encuentran prestando el servicio de transporte para depurar el listado definitivo, el mismo que se dará a conocer una vez que la presente ordenanza entre en vigencia desde su sanción.</p>	<p>X</p>	
<p>Artículo 1.- "Solo podrán aplicar al proceso de regularización de transporte comercial escolar e institucional, las personas naturales que sean propietarias de máximo dos vehículos que presten el servicio de transporte escolar e institucional."</p>	<p>Debe analizarse, en el artículo 1, si pueden participar del proceso aquellas personas que tienen propiedad de dos vehículos. Habría que establecer algún mecanismo de prelación a aquellos que poseen un vehículo.</p>	<p>Ing. Carlos Páez</p>	<p>Se incluye al final del Artículo 1 lo siguiente: " Se dará prioridad a las personas naturales que sean propietarias de un solo vehículo "</p>	<p>X</p>	

23

<p>ii. Demostrar ser el titular del vehículo dentro del plazo de 30 días contados a partir de la presentación de los documentos conforme lo establecido en las bases de la convocatoria. Para el caso de vehículos con reserva de dominio deberán justificar con el certificado de matrícula y la documentación emitida por la institución financiera, certificado del registro mercantil actualizado y cédula del deudor.</p>	<p>En el artículo 1, que reforma el "artículo (14), número 2, ii", se hace referencia al requisito de demostrar la titularidad del vehículo y muchas veces quien conduce el vehículo no es el titular del mismo, por lo que podría aceptarse que el titular sea un pariente hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad.</p>	<p>Ing. Carlos Páez</p>		<p>La Comisión en el mismo sentido de la propuesta del Concejal Carlos Páez resolvió modificar el texto de la siguiente manera: "Ser titular exclusivo del vehículo a ser destinado al servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional. La Habilitación Administrativa no podrá ser expedida a favor de copropietarias a copropietarios del vehículo. Sin embargo, la Habilitación Administrativa de transporte terrestre comercial escolar e institucional podrá ser emitida a favor de la o el aplicante que justifique que el vehículo destinado al servicio ha sido de propiedad de la sociedad conyugal a de la sociedad de bienes que tenga legalmente formada, de su cónyuge o conviviente en unión de hecho o de uno de sus parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad. En este caso, el cónyuge, conviviente o el pariente no podrá aplicar en el proceso. La contravención de esta regla supondrá la inhabilitación de ambas aplicantes. Para el caso de vehículos con reserva de dominio deberán justificar con el certificado de matrícula y la documentación de la entidad acreedora del crédito para la adquisición del vehículo, certificado del registro mercantil actualizado y cédula del deudor"</p>	<p>X</p>			
--	--	-------------------------	--	---	----------	--	--	--

229

	<p>Incorporar un artículo de conformidad al siguiente texto: "Artículo 1.- Agréguese un numeral al artículo innumerado (7)... de la Disposición Transitoria Décima de la Ordenanza Metropolitana No. 247, incorporada mediante el artículo 3 de la Ordenanza Metropolitana No. 279, de conformidad al siguiente texto: 4. La Autoridad Administrativa Otorgante mantendrá y difundirá una base de datos actualizada de acceso público de los contratos de servicio que mantengan los operadores del Servicio de Transporte Terrestre Comercial Escolar e Institucional, de tal manera de desincentivar prácticas acaparadoras de subcontratación, y promover una adecuada información sobre la oferta disponible para los interesados. Esta base de datos confeccionada a partir de la información suministrado por las instancias correspondientes de la Autoridad Educativa Nacional y de la Secretaría Nacional de Administración Pública, complementada con datos de campo que sean necesarios, particularmente en lo que se refiere a la contratación de estos servicios por parte de las entidades o instituciones privadas."</p>	<p>Ing. Carlos Páez</p>	<p>Se acoge la observación incertando el texto de la siguiente forma: "Artículo 1.- Agréguese un numeral al artículo innumerado (7)... de lo Disposición Transitoria Décima de la Ordenanza Metropolitana No. 247, incorporada mediante el artículo 3 de lo Ordenanza Metropolitana No. 279, de conformidad al siguiente texto: "4. La Autoridad Administrativa Otorgante mantendrá y difundirá una base de datos actualizado de acceso público de los contratos de servicio que mantengan los operadores del Servicio de Transporte Terrestre Comercial Escolar e Institucional, de tal manera de desincentivar prácticas acaparadoras de subcontratación, y promover una adecuada información sobre lo oferta disponible para los interesados. Esta base de datos confeccionada a partir de la información suministrado por las instancias correspondientes de la Autoridad Educativa Nacional y de la Secretaría Nacional de Administración Pública, complementada con datos de campo que sean necesarios, particularmente en lo que se refiere a la contratación de estos servicios por parte de las entidades o instituciones privados."</p>	<p>X</p>	
--	---	-------------------------	---	----------	--

	<p>Que se determine en qué es necesario flexibilizar la norma; y, cuáles son los elementos que presentaron mayor rigidez dentro del proceso de regularización del transporte comercial escolar e institucional.</p>	<p>Sr. Jorge Albán</p>	<p>Los requisitos así como los documentos para las o los aplicantes que debían presentar al proceso de regularización eran múltiples y en ocasiones repetitivas, por lo que en la presente ordenanza han sido eliminados, como por ejemplo: certificado actualizado del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, de sí la o el aplicante está o no afiliado; Acreditar el domicilio del la o el aplicante en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito durante un año anterior a la sanción de la presente ordenanza, la misma que se realizará mediante declaración juramentada y otros medios de prueba; y, declaración juramentada rendida ante un notario público del DMQ en la cual se indicaba varios parámetros que ya son comprobables por los documentos originales y/o certificados que la o el aplicante presenta.</p>	<p>X</p>	
--	---	------------------------	---	----------	--

PS

	<p>Existe un grupo que se está dejando al margen del proceso de regularización, lo cual es preocupante considerando que existe una demanda que genera la prestación del servicio informal.</p>	<p>Sra. Ivone Von Lippke</p>	<p>La Secretaría de Movilidad dispone de la base de datos de las personas naturales que vienen prestando el servicio y que se quedaron sin poder participar del anterior proceso de regularización, por lo que sí se tiene una actualización de las y los aplicantes para este proceso. Además, que se realizarán las inspecciones físicas en los centros educativos o institucionales que hayan declarado que se encuentran prestando el servicio de transporte para depurar el listado definitivo.</p>	<p>X</p>	
<p>Debe revisarse si el informe de la Secretaría de Movilidad está abarcando la totalidad de la oferta del transporte comercial escolar e institucional, y, adicionalmente, deben analizarse algunos datos contradictorios en el estudio presentado.</p>	<p>Sra. Ivone Von Lippke</p>	<p>De conformidad al informe técnico de la Secretaría de Movilidad presentado, éste responde a las necesidades actualizadas del servicio de transporte comercial e institucional y que como es lógico así como la ciudad continúa con la dinámica del crecimiento las necesidades de este servicio también irán creciendo, lo que se evidenciará en los estudios respectivos que oportunamente se presenten.</p>	<p>X</p>		

PM.

<p>Art. 3, literal b), iii. Matrícula vigente o factura original o contrato notariado de compra-venta del vehículo a nombre de la o el aplicante.</p> <p>iv. Certificado original actualizado del Ministerio de Relaciones Laborales, en sentido de que la o el aplicante no desempeña función pública.</p>	<p>Cuando se exigen originales de facturas y recibos en los requisitos, se contraviene la Ley de Modernización del Estado en su artículo 35, por lo que se debería adecuar la norma al mismo, es decir, admitir la prestación de copias certificadas por parte de los postulantes.</p>	<p>Dr. Pedro Freire</p>	<p>Se modifica la palabra original por "notarizada" cuando se refiere a la factura del vehículo. Del mismo modo, cuando se refiere al certificado actualizado notariado del Ministerio de Relaciones Laborales</p>	<p>X</p>	
<p>Art.3, literal b), literal vii. Certificado de no adeudar ningún valor al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y al Servicio de Rentas Internas.</p>	<p>Adicionalmente, el artículo 22 de la Ley de Modernización del Estado prohíbe que se exijan certificados de cumplimiento de obligaciones con otras instituciones públicas distintas a aquella en la que se realiza el trámite respectivo. Esto con relación a la prestación de certificados de cumplimiento de obligaciones con el Servicio de Rentas Internas.</p>	<p>Dr. Pedro Freire</p>	<p>Se elimina el certificado con relación al Servicio de Rentas Internas.</p>	<p>X</p>	
<p>Art. 2, numeral 2, literal i. Que el automotor conste en el inventario de vehículos en que actualmente esté prestando el servicio, realizado por la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a inicio del presente proceso de regularización (plazo al inicio de la convocatoria).</p>	<p>En el inciso i, del numeral 2, del Artículo 2 de la Ordenanza Reformatoria, la norma debe ser clara no deben ponerse temas entre paréntesis, pues la primera interpretación es la literal, sería preferible modificar la redacción.</p>	<p>Dr. Pedro Freire</p>	<p>Se procede a aclarar el texto de la siguiente forma: "...Cuya plaza será hasta el inicio de la convocatoria."</p>	<p>X</p>	

23

<p>ii. Demostrar ser el titular del vehículo dentro del plazo de 30 días contados a partir de la presentación de los documentos conforme lo establecido en las bases de la convocatoria. Para el caso de vehículos con reserva de dominio deberán justificar con el certificado de matrícula y la documentación emitida por la institución financiera, certificado del registro mercantil actualizado y cédula del deudor.</p>	<p>En el inciso ii, del numeral 2, del Artículo 2 de la Ordenanza Reformatoria, no es necesariamente la reserva de dominio se la hace con entidades financieras, podría ser un fideicomiso, o un crédito directo con la casa matriz, tal vez podría solicitarse documentación de la entidad acreedora del crédito de adquisición del vehículo.</p>	<p>Dr. Pedro Freire</p>	<p>Se aclara el texto de la siguiente manera: "... y la documentación de la entidad acreedora del crédito para la adquisición del vehículo, certificado del registro mercantil actualizado y cédula del deudor"</p>	<p>X</p>	
--	--	-------------------------	---	----------	--

25