

*Mención de Honor por Servicios Relevantes a la Ciudad*

**"MARIETA DE VEINTIMILLA"**

*Al Piloto Ecuatoriano*

**JULIO MORENO**

*Por dejar en alto el nombre de la ciudad y del país en las pistas nacionales y mundiales*

*Dado en el Distrito Metropolitano de Quito el veinticinco de noviembre de dos mil quince*

*Dr. Mauricio Rodas Espinel*  
**Alcalde del Distrito Metropolitano**  
**de Quito**

\*\*\*\*\*

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

**SEÑOR ALCALDE:** Julio, con mucho cariño y orgullo.

**SR. JULIO MORENO:** Agradezco al señor Alcalde y al Concejo, que a través de ellos siento el apoyo de todo el pueblo de Quito; y, la verdad es que es un honor contar con la bandera del Ecuador y con la bandera de Quito en mi auto. Quisiera invitar a los jóvenes a que se atrevan a soñar en grande, la verdad es que aquí hay muchísimo talento y ningún sueño es inalcanzable, con sacrificio, trabajo duro, haciendo lo que uno ama cualquier cosa puedes conseguir. Nuevamente, agradezco al Alcalde y al Concejo y vamos a seguir adelante. Gracias.

\*\*\*\*\*

**SEÑOR ALCALDE:** Pasemos al siguiente punto del orden del día, por favor.

**SEÑORITA SECRETARIA GENERAL:**

**V. Primer debate de los siguientes proyectos de Ordenanza:**

- 1. Ordenanza Metropolitana que regula la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte en el Sistema Metropolitano de Transporte**

**Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. (IC-O-2015-219)**

\*\*\*\*\*

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Sánchez, por favor.

**CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ:** Gracias señor Alcalde, miembros del Concejo ponemos a consideración del Concejo el proyecto de ordenanza citado, el mismo que contiene la exposición de motivos; 21 considerandos; 39 artículos; 4 disposiciones generales; 1 disposición final; cuenta con el informe técnico de la Secretaría de Movilidad; el informe legal de Procuraduría con algunas observaciones así como con el informe financiero y con los informes de la Empresa Metro, la Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros y también el informe de la Secretaría General de Planificación, declarándolo de prioridad para la ciudad de Quito. Voy a ceder la palabra al señor Secretario de Movilidad para que haga la sustentación técnica del mismo.

**SEÑOR ALCALDE:** Adelante, señor Secretario.



**SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL  
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO:**

- SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO (SIR)
- SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN (SAE)
- SISTEMA DE INFORMACIÓN AL USUARIO (SIU)

67

**DR. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD:** Señor Alcalde, señoras y señores concejales, muy buenos días. Sin duda alguna, ha sido prioridad, número uno para esta Administración el mejoramiento del transporte público; mejoramiento que no es venido a menos cuando sabemos que las cifras son importantes para el distrito. Hablamos de no menos de tres millones y medio de viajes en el transporte público; hablamos de un circuito, de un sistema integrado de transporte que día a día mueve a miles de quiteños todos los días en sus jornadas y labores diarias.



- **ANTECEDENTES:**
  - I. Dentro del mejoramiento del transporte público que promueve el MDMQ, es imprescindible ejecutar acciones oportunas para diseñar y ejecutar un Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros, que sobre, bajo y en superficie permita a los ciudadanos de Quito atravesar la ciudad con un sistema de transporte ágil, rápido y seguro.
  - II. Las herramientas tecnológicas son fundamentales para facilitar y acelerar la construcción de sistemas de transporte integrales y homogéneos, particularmente los sistemas de cobro de tarifa que facilitan:
    - ✓ El ingreso de los pasajeros
    - ✓ Disminuyen el tiempo de acceso de los usuarios
    - ✓ Reducción de la evasión y fraude
    - ✓ Información confiable y oportuna sobre el comportamiento de la demanda.

Es por eso que dentro del mejoramiento del transporte público que promueve esta Alcaldía, es imprescindible que se tenga que ejecutar no sólo acciones sino también la planificación y la regulación necesaria para poder tener un sistema metropolitano de transporte de pasajeros que sobre, bajo y en superficie podamos tener los ciudadanos de Quito un sistema que se atravesase con agilidad, con eficiencia, con rapidez, con seguridad.

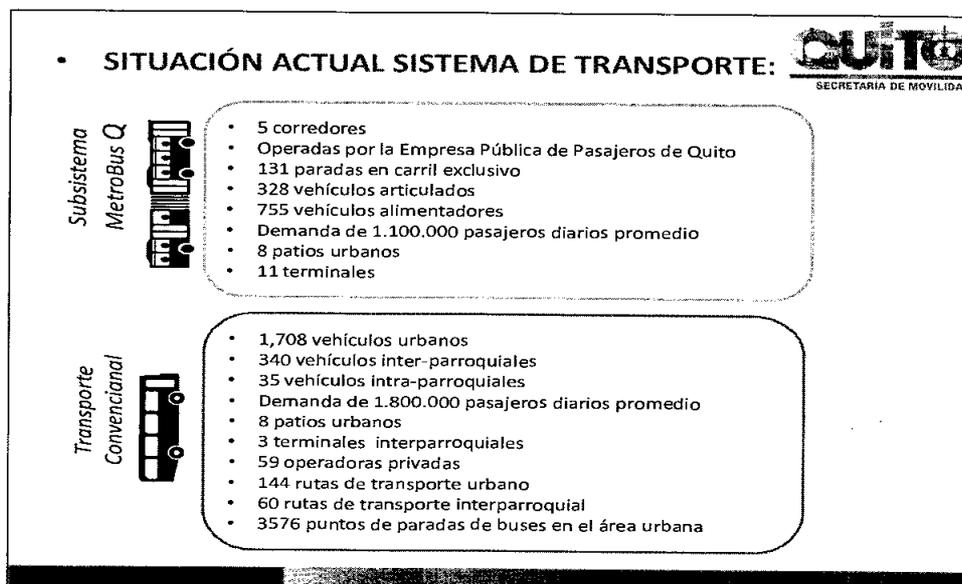
En el mundo entero, en los últimos años ha sido un boom tecnológico el hecho de que las herramientas tecnológicas permitan, sin duda alguna, tener la facilidad necesaria y la construcción de sistemas de transporte integrales, homogéneos que, sobre todo, faciliten la vida de los ciudadanos y facilite en tres puntos siguientes:

1. El tener un cobro de tarifa que permita a la ciudadanía hacerlo de manera más segura.
2. Que el ciudadano sea parte integral del proceso.
3. Que la tecnología integrada a un sistema pueda facilitar la vida de los ciudadanos.

Estos cobros de tarifa cuando se lo hace de manera tecnológica permiten que la ciudadanía tenga, por ejemplo, un ingreso más rápido de los pasajeros; disminuye a los usuarios el tiempo de acceso.

**Sale de la sala de sesiones la concejala Sra. Ivone Von Lippke, 09h39 (17 concejales)**

Para el empresario del transporte es vital construir un sistema que reduzca la evasión y el fraude que ahora es muy común; y sobre todo y aquí un tema muy importante para la ciudad, es que la ciudad pueda tener información confiable y oportuna sobre el comportamiento de la demanda ¿Por qué? Porque esto nos va a permitir tener una decisión sólida y firme en cuanto a la política pública del transporte terrestre. Política que tiene que ir destinada, si bien es cierto, a los que menos tienen pero también a las personas comunes que utilizan el transporte y que de esta forma puedan integrarse con la tecnología a ser parte de una solución efectiva.



¿Cuál es la situación actual del transporte en nuestro Distrito? Como ustedes saben, existe una ordenanza que conceptualiza, no de ahora si no de mucho tiempo atrás, cuáles son los subsistemas de transporte. El primero, y para nosotros uno de los más importantes es el Sistema Metrobus Q, este sistema tiene cinco corredores actualmente, lo opera la Empresa Pública de Pasajeros; tiene 131 paradas en carril exclusivo; no paradas sino estaciones. Tenemos 328 articulados funcionando; 755 vehículos articulados y una demanda de fluctúa entre un millón cincuenta y un millón cien mil pasajeros. 8 patios urbanos, donde se hace el tema de operación, de mantenimiento; y, 11 terminales de transferencia

En relación con el transporte convencional, a pesar de que este transporte no está manejada la operación directamente por el Municipio, sin duda su regulación y el control lo hace el Municipio de Quito. Son 1708 vehículos urbanos; 340 vehículos intracantonales o como los conocemos interparroquiales; 35 vehículos que funcionan solamente entre parroquias; y, una demanda total de un millón ochocientos mil pasajeros promedio. Esto, de acuerdo al estudio realizado en el 2011, cuando se hacían los estudios para el Metro. 59 operadoras privadas; una operadora pública – la Empresa de Pasajeros – 144 rutas de transporte urbano; 60 rutas de transporte interparroquial; y, aquí sí 3576 paradas en ruta como las que se llaman tanto como módulos o como señalización vertical.

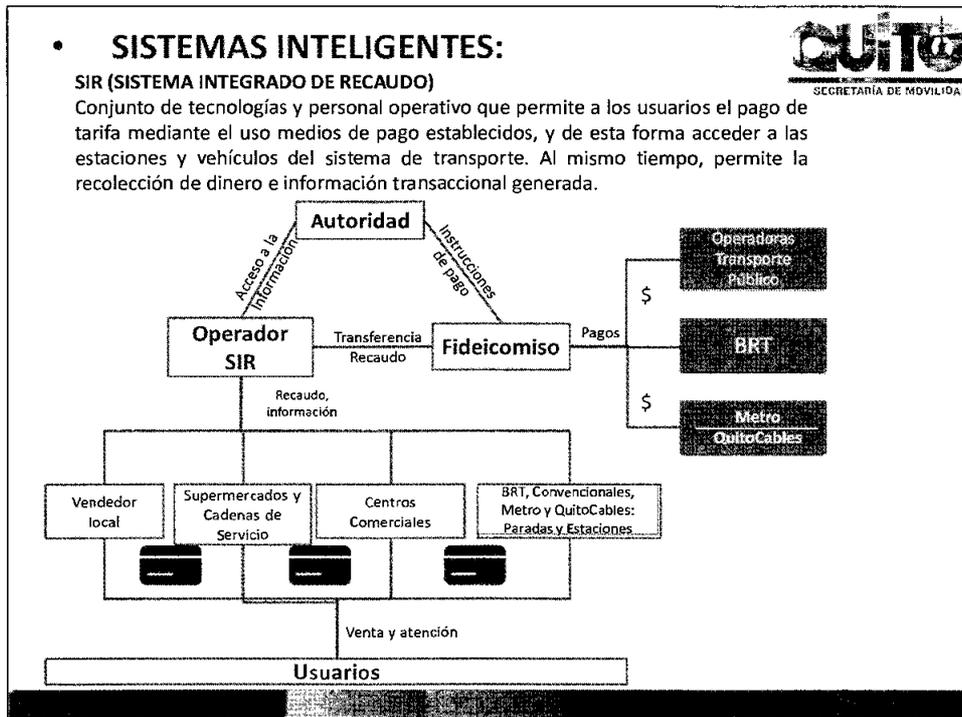
**Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 09h41 (16 concejales)**

En el centro norte están dentro de nuestro subsistema Metrobus Q, es decir en el primero.

¿Qué es lo que estamos proponiendo y por qué es importante? Bueno, esta mañana queremos presentarles, estimados miembros del Concejo, el Sistema Inteligente que tiene tres subsistemas siguientes:

- Un sistema integrado de recaudo.
- Un sistema de ayuda a la explotación o llamado de control de flota. De los dos nace un tercero que es mucho más ciudadano que es el sistema de información al usuario.





El primero, el Sistema Integrado de Recaudo, es conceptualmente un conjunto de tecnologías que junto con mano de obra o personal operativo permite que los usuarios paguen la tarifa mediante el uso de pagos, primero establecidos de manera justa y certera, y de esta forma acceder a las estaciones y a los vehículos de nuestro sistema. Al mismo tiempo el SIR permite la recolección de dinero e información transaccional generada para luego ser dividida en una cámara de compensación a los diferentes actores del transporte público.

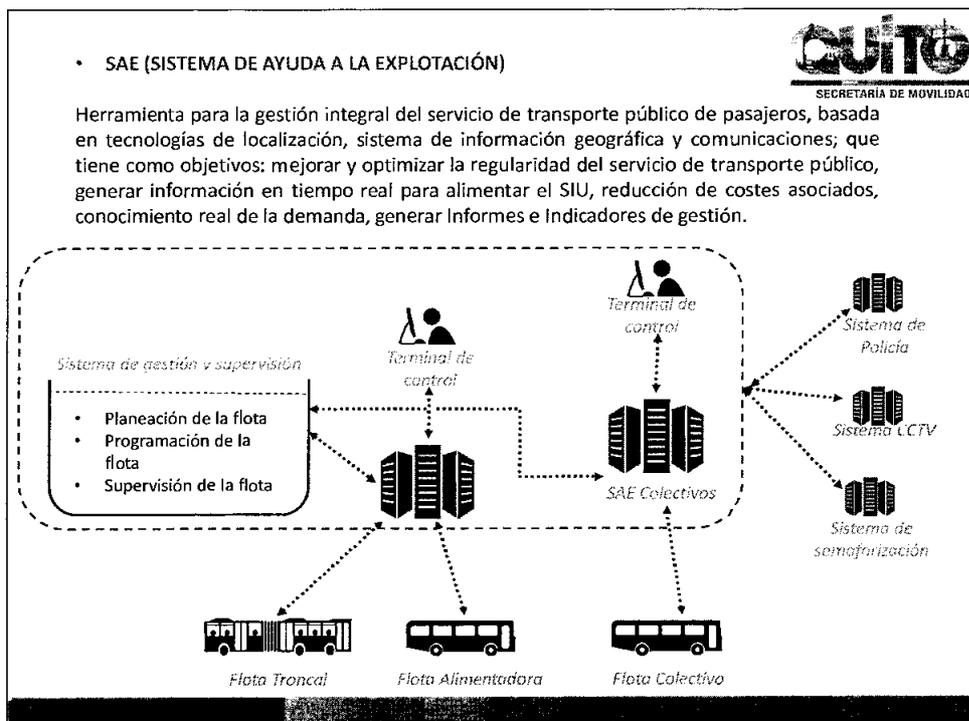
En otras palabras el SIR lo que hace es tener una caja común; esta caja común, utilizando medios tecnológicos, el ciudadano paga su pasaje y paga lo justo, porque el sistema permite diferenciar si una persona es mayor de edad, si es estudiante, si es de la tercera edad o que incluso es una persona con discapacidad, para pagar el precio justo.

Con esta tarjeta se accede al sistema, el recaudo permite tener una sola caja común que luego es dividida en una compensación para los actores públicos o privados; cuando hablo de privados, indudablemente, está el transporte colectivo, pero además de esto actores como la Empresa Metro de Quito, los Quito Cables, la

Empresa de Pasajeros, sin duda alguna con la Bicicleta Pública serán miembros de este sistema.

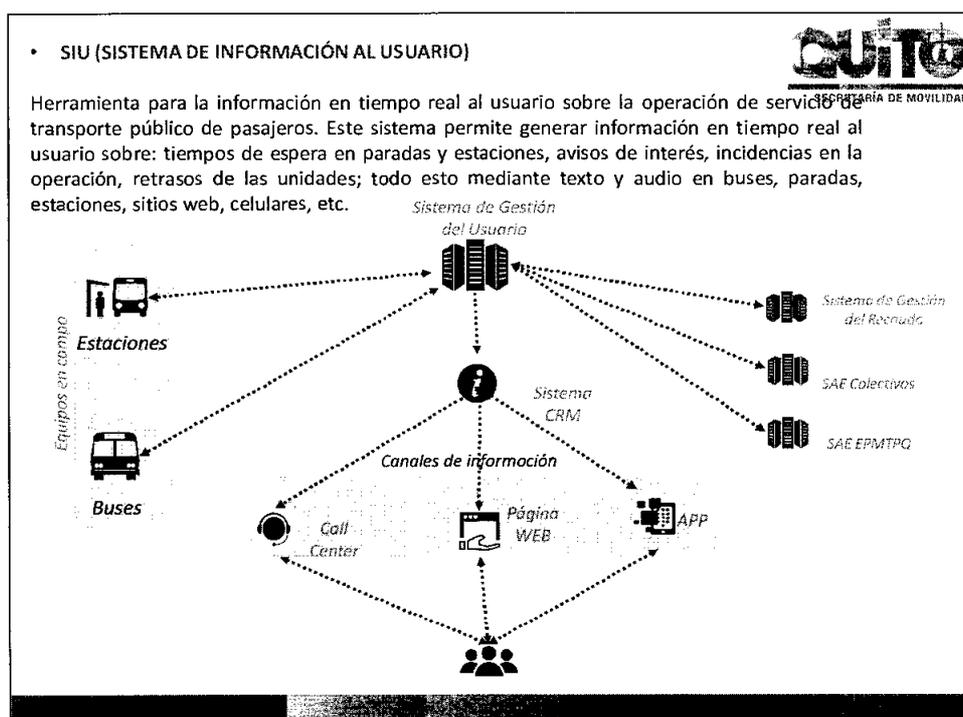
En este mapa se observa que la autoridad está arriba, no controlando la operación si no controlando la planificación de rutas; la planificación de la compensación; la regulación; como están las rutas; las frecuencias, y a través del acceso de información del SIR, nosotros hacemos que la parte operativa comience a funcionar. ¿En qué sectores? Primero, la comercialización que incluye tener un vendedor local, ya sea por farmacias, supermercados, cadenas, la parte financiera, centros comerciales; y, luego este recaudo poder tener, incluso en la parte ya pública, en nuestros sistemas convencionales de BRT, Metro, Quito Cables; y, para que luego de esto con la venta y atención sean los usuarios quienes utilicen la tarjeta.

Por otro lado, la autoridad, en primer lugar, tiene que dar las instrucciones de pago para que a través de un fideicomiso o si no es el fideicomiso, la propia Municipalidad, esto hay que tener muy claro, tenga las reglas del fideicomiso y pueda hacer, entre otros aspectos, los pagos a los clientes o a los operadores que ya hemos mencionado y que ustedes pueden ver un ejemplo claro, acá.



El Sistema de Ayuda a la Explotación, en cambio es una herramienta integral que permite tener, al servicio de pasajeros, un sistema en donde la primera herramienta es la geolocalización de los buses, del Metro, de los Metros Cables o de las Bicicletas, y que a base de telecomunicaciones yo mejoro y optimizo, primero, la regularidad del servicio y aquí nuestros ciudadanos serán los primeros en poder sentirse más seguros.

Actualmente, al no tener esta geolocalización, los buses tienen rutas y frecuencias establecidas por el Municipio ¿Cuáles cumplen hasta la hora tope del servicio? No lo sabemos ¿Cuáles con aquellos que están demorándose en las frecuencias? Tampoco lo sabemos, por lo tanto este sistema lo que permite es ayudar y optimizar la regularidad del servicio del transporte público; genera información en tiempo real para que el ciudadano conozca donde está su bus, a qué hora pasa su bus o hasta qué hora pasa su bus. Alimenta esta información en conjunto con el SIU para que nazca el tercer sistema, que es el Sistema de Información al Usuario.



Este sistema reduce mucho los costos, sobre todo de los asociados al sistema, ya que conocemos cuál es la real demanda; sabemos cuántos kilómetros vamos a recorrer en el bus pero con puntualidad; cuanto es el gasto en mantenimiento, en patios; ya no

visto por ciudadanos sino por empresarios del transporte; y, genera por último la información que nos permitirá tener políticas públicas claras y los indicadores de gestión.

Ustedes, pueden observar en este mapa como funciona un sistema de ayuda a la explotación o conocido, como les había mencionado, como un sistema de control de flota. Nosotros como ente regulador y rector lo que hacemos es planificar la flota; lo que hacemos es programar la flota y supervisamos que ésta se cumpla, pero el sistema privado en cambio lo que hace es, a través de comunicación; a través de georeferenciación, de todos nuestros clientes: flotas troncales, del Metro, de los Metro Cables, tener un sistema que ayuda a tener el control a nuestros Agentes de Tránsito a un sistema de circuito cerrado de televisión y también a un sistema de semaforización que permitirá dar siempre la prioridad al transporte público.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Sergio Garnica, 09h43 (15 concejales)**

**Ingresa a la sala de sesiones la concejala Sra. Ivone Von Lippke, 09h43 (16 concejales)**

Como había mencionado de estos dos sistemas sale una herramienta en tiempo real que le hace al ciudadano actor principal en el sistema, es decir el ciudadano a través de aplicaciones web, desde su casa e incluso de módulos de información o de pantallas colocadas en las paradas, va a saber cuál es su próximo bus; va a saber cuan demorado puede estar un bus o puede saber que pasó y porque no viene su bus; hubo un accidente, hubo congestionamiento; y, esto permitirá que el ciudadano pueda mejorar su tiempo.

Ahora también la tecnología permite que en un simple teléfono con una aplicación conozca cuales son y en donde está el bus para poder tomar el tiempo en sus actividades y saber la hora en la que tiene que salir.

Este sistema permite tener en tiempo real, el tiempo de avisos de interés de la misma comunidad, de la ciudadanía o las incidencias en la operación, mediante no sólo texto si no también audio en las paradas y cuando hablamos de sistemas de BRT, Metro o Metro Cables, podemos tenerlos, incluso, dentro de las propias cabinas.

**QUITO**  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

• **OBJETIVOS DE LA IMPLEMENTACIÓN**

- Disponer de información en tiempo real de los servicios de Transporte Público para generación de medidas de política pública transparentando las cifras de demanda.
- Mejorar el nivel del servicio del Transporte Público y la Seguridad Vial. Evita competencias en la vía ("correteos"), por parte de los conductores de una misma operadora y/o de éstos con los de otras.
- Mejorar los ingresos de los operadores (aprovechar economías de escala, distribuir equitativamente los ingresos, reducir los kilómetros operados, planificar un uso eficiente de la flota efectiva).
- Proporcionar información en tiempo real a los usuarios involucrándolos como actores principal en el desarrollo y prestación del servicio de transporte.
- Cumplimiento de normativa legal dispuesto en la LOITTSV y Ordenanza Metropolitana No. 104.
- Mantener la capacidad operativa del sistema de Transporte Público del DVA (METROBUS, CONVENCIONAL, QUITO CABLES Y METRO).

¿Por qué estamos nosotros solicitando que se apruebe esta ordenanza? Porque, indudablemente, los objetivos de la implementación es, como habíamos dicho en las tres láminas anteriores, que tengamos la información en tiempo real, el que conozcamos que sucede con el transporte público y, además, saber cuáles son las políticas públicas que vamos a tener con las cifras de la demanda. Para el sistema es muy necesario, no sólo tener la una versión, saber cuáles son los gastos de los operadores privados, por ejemplo.

Necesitamos conocer cuáles son sus ingresos y el principal ingreso, por no decir el único ingreso, en las actuales condiciones, es saber cuántos pasajeros tiene un bus por día y conocer si la tarifa tiene que subir, ser subsidiada o tiene que ser compensada.

Además, mejora el nivel también del servicio del transporte público y la seguridad vial porque como parte de esto los conductores no tienen que estar en lo que llamamos normalmente "la guerra del centavo", correteando sus unidades, si no al tener todos una caja común, ellos saben que las condiciones respetadas en los acuerdos previos se van a cumplir independientemente de cuantos pasajeros cojan o no cojan.

Mejora los ingresos de los operadores porque al tener, además, solamente un patio de operación la escala de economía funciona, no es lo mismo comprar dos galones de aceite como comprar para toda una flota; no es lo mismo comprar dos pares de llantas como comprar llantas programadas para todo el año, e indudablemente esta planificación del uso eficiente de la flota ayuda a mejorar los ingresos de los operadores.

**Sale de la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, 09h49 (15 concejales)**

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Sergio Garnica, 09h49 (16 concejales)**

Por otro lado, el objetivo de esta implementación es cumplir dos leyes básicas para el transporte. Una, nuestra propia ordenanza, la Ordenanza No. 194 y luego la disposición tercera de la Ley Orgánica de Tránsito, en las que las dos nos mandan a tener, primero, caja común pero luego a tener y aprovechar la tecnología para que esta caja común tenga una integralidad con el SIR, SAE y el SIU.

Además, el objetivo de esta implementación es sentar las bases para la futura integración del Metro de Quito que sin este sistema, indudablemente, es muy difícil su operación. Los Quito Cables y, además, todos los sistemas como el de Bicicleta Pública, que estamos ya en pleno proceso de automatización.



- BENEFICIOS:**
  - Dotar de un servicio moderno y conexo a los ciudadanos, cuyo integración de los Subsistemas sea su eje primordial.
  - Maximizar la velocidad de embarque de pasajeros y tiempo de las unidades.
  - Mejorar la calidad del servicio y de atención a los usuarios.
  - Integración de los elementos y componentes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, generando condiciones atractivas a los usuarios, incentivando el uso del transporte público en la zona metropolitana y limitando el uso del vehículo particular.
  - Mayoría organización y administración de los participantes del Sistema.
  - Evitar el fraude y la evasión del pago de tarifa.
  - Contribuir a través de la reducción de la evasión al generar espacios al mejorar la calidad y mantener el servicio de transporte público ofreciendo así un transporte más seguro que mira al futuro con la integración de nuevas modalidades modernas, eficientes e innovadoras.

Los beneficios, indudablemente, son a la vista. Tener un servicio moderno y conexo con la ciudadanía, es importante. Esto, no es un tema que nos estamos inventando, es un tema que el mundo entero, las mejores metrópolis y ciudades del mundo, la tienen y sabemos cuáles son sus beneficios. Sabemos, cuáles son sus retos y sabemos hacia dónde ir.

Maximiza la velocidad del embarque del pasajero, no es lo mismo pagar con moneda y esperar un cambio que tener una tarjeta y, además, poder transparentar la información. Integra todos los elementos y componentes de un sistema como el que tiene Quito, de modo que genere condiciones atractivas a los usuarios. Imagínense, lo que es tener que planificar un viaje con anterioridad y que este viaje me lo ayude solamente a través de una aplicación telefónica. Mejora la administración de los participantes del sistema e incluso de nuestra propia Empresa Pública de Pasajeros que es común saber que la evasión es un tema de todos los días.

**Ingresa a la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, 09h53 (17 concejales)**

¿Cuál es la evasión que tiene? No lo sabemos, pero si sabemos que Quito pierde dinero que puede ser reinvertido directamente en el transporte terrestre. Evita este fraude y la evasión en el transporte del servicio público operado por privados, es decir vamos a ahorrar al transporte tener ayudantes del bus; tener cajeras del bus y que con una simple tarjeta y un simple sistema, no operados por ellos, sino siendo parte del sistema se ahorrarán en gasto del pasivo laboral mucho dinero y podremos saber en realidad cual será la tarifa del bus, de aquí en adelante.

Por último, los réditos que la implementación de estos sistemas traen para la ciudad no solamente son económicos, indudablemente mejora la calidad de vida de los ciudadanos porque lo hace más digno y porque además los nuevos sistemas de transporte como el Metro, lo necesitan para hacerlos más eficientes e inclusivos.



## • JUSTIFICATIVO CONCESIÓN



Las razones fundamentales, entre otras, que permiten realizar concesión:

- Necesidad de garantizar el servicio a la ciudadanía a través del conocimiento y experiencia en el negocio objeto del contrato.
- Los aportes de fondos que realiza el privado, más aún cuando la administración pública enfrenta dificultades de financiamiento.
- Distribución de riesgos entre las partes.
- Ahorro para la ciudad de 30 millones de dólares al reducir el presupuesto en el proyecto del Metro e incorporar el sistema total al modelo de concesión.

### INCAPACIDAD TÉCNICA

- Informe Técnico Secretaría de Movilidad s/n del 12 de octubre de 2015 *“La Autoridad Municipal (Administradora del Sistema de Transporte Público) no tiene la capacidad operativa para ejercer esas funciones, se requiere una mayor inversión inicial, contratar personal técnico y operativa especializada en comercialización, administración de recaudación, negociación con el Fideicomiso, y demás riesgos en la estructura contractual, dejando como potestad exclusiva el control, fiscalización y regulación a la autoridad Municipal.”*

### INCAPACIDAD FINANCIERA

- Informe Financiero *“La inversión requerida para la instalación y operación inicial de estos nuevos sistemas (SAE, SIU y SIR) se prevé un costo de alrededor de US\$70 millones, los cuales no los tiene disponible el MDMQ, ni podrán financiarse con nuevo endeudamiento en virtud de los límites de endeudamiento establecidos en la Ley (Máximo el 200% de los ingresos anuales) y los importantes créditos requeridos y comprometidos para la construcción del Metro de Quito.”*

Esta es una explicación técnica, sin embargo, nosotros venimos a darles la justificación de porque tiene que ser un servicio concesionado. Sin duda, alguna las razones fundamentales que nosotros hacemos para que esto sea una concesión es sobre todo la necesidad de garantizar un servicio ciudadana a través del conocimiento y experiencia del negocio.

Nosotros, podemos tener muy buenos técnicos no sólo de ahora sino de antes, como se tiene que regular y planificar la ciudad en el sentido de transporte, pero lo que no se tiene es el conocimiento de cómo tener el conocimiento necesario, objeto del contrato que es el SIR, SAE y el SIU; y esto las grandes empresas mundiales lo saben.

Además, el justificativo de la concesión nos lleva a que los aportes del fondo del privado, más aún cuando la administración pública tiene dificultades de financiamiento, será efectivo. Los techos de endeudamiento del Municipio, más que nada ustedes señores concejales lo saben, sin embargo al tener una concesión, este es un ahorro muy importante para la ciudad porque es un dinero de un privado y que, a través, de este privado se llegue a tener la optimización.

De igual manera, uno de los justificativos es la distribución de riesgos entre las partes, nosotros estamos dando todo el sistema, pero el riesgo de la operación se lo lleva un privado.

El ahorro para la ciudad, en cuanto al Metro, no solamente fueron los 30 millones de la negociación, fue muchísimo más porque este sistema es integral, no sólo para el Metro de Quito sino para todo un sistema de miles de vehículos, que permitirá tener una sola tarjeta, solamente un sistema y una sola planificación. Sin embargo, es importante notar que para cumplir la justificación de concesión, los artículos 283 y 284 como lo veremos más adelante, nos pide tener dos informes, además justos; un informe de incapacidad técnica y un informe de incapacidad financiera.

El informe de incapacidad técnica se lo realizó a través de un estudio serio, de varios meses de estudios, por medio de la Secretaría de Movilidad, en donde decimos textualmente que: *"La Autoridad Municipal (Administradora del Sistema de Transporte Público), de acuerdo a la Ordenanza No. 194 no tenemos la capacidad operativa para ejercer esas funciones, se requiere una mayor inversión inicial, se requiere tener un personal técnico y operativo; y, además la especialización de comercializar este sistema en toda la ciudad. Además, administrar el recaudo y la negociación con el fideicomiso"*, este informe lo dimos con fecha 12 de octubre.

Exactamente, igual más o menos el 11 de noviembre, el señor Administrador General dio su informe de incapacidad financiera, sobre todo y leyendo textualmente: *"La Inversión requerida para la instalación y operación inicial de estos nuevos sistemas se prevé un costo de alrededor de mercado, entre 70 millones de dólares, los cuales no los tiene disponible el MDMQ, ni podrán financiarse con nuevo endeudamiento, en virtud de los límites de endeudamiento establecidos en la Ley"*, por eso con estos dos informes nosotros estamos presentado este proyecto, con esta base legal.



• **PRESUPUESTOS LEGALES :**



Conforme lo dispuesto en los artículos 283 y 284 del COOTAD, es necesario:

- **Incapacidad técnica** (Secretaría de Movilidad)
- **Incapacidad financiera** (Dirección Financiera).
- Mediante **acto normativo** del Concejo Metropolitano, se resuelve autorizar y regular la concesión de las siguientes actividades:

- ✓ Diseño
- ✓ Suministro
- ✓ Instalación
- ✓ Configuración
- ✓ Pruebas
- ✓ Puesta a punto
- ✓ Operación
- ✓ Mantenimiento
- ✓ Actualización

*De los elementos que componen los sistemas inteligentes de transporte público de pasajeros del DMQ*  
**(Servicio Público)**

La concesión facultará además la recaudación de los valores que por concepto de tarifa provengan de la prestación del servicio de transporte público, autorizando a la concesionaria la implementación de infraestructura a cambio de una rentabilidad de su inversión.

Primero, el artículo 394 de nuestra Constitución, en donde se menciona que el Estado garantiza la libertad de transporte terrestre, en nuestro caso, dentro del territorio nacional sin privilegios de ninguna naturaleza. El COOTAD en el artículo 130 que habla sobre la potestad que tiene el Distrito Metropolitano de Quito para planificar, regular y controlar no solamente el tránsito sino el transporte terrestre y la seguridad vial.

La Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre, en la que en una de sus disposiciones, a pesar de que ya se terminó la fecha, se manifestaba que los operadores de transporte público deben operar obligatoriamente bajo el sistema de caja común, aspecto que actualmente está sucediendo, pero en situaciones manuales y no como los beneficios de una tecnificación de la misma.

La Ordenanza No. 194, que en su artículo 4 nos menciona que: *“los operadores del transporte arbitrarán las medidas que sean necesarias para organizar el mecanismo de caja común y cámara de compensación; y, que además el administrador del sistema,*

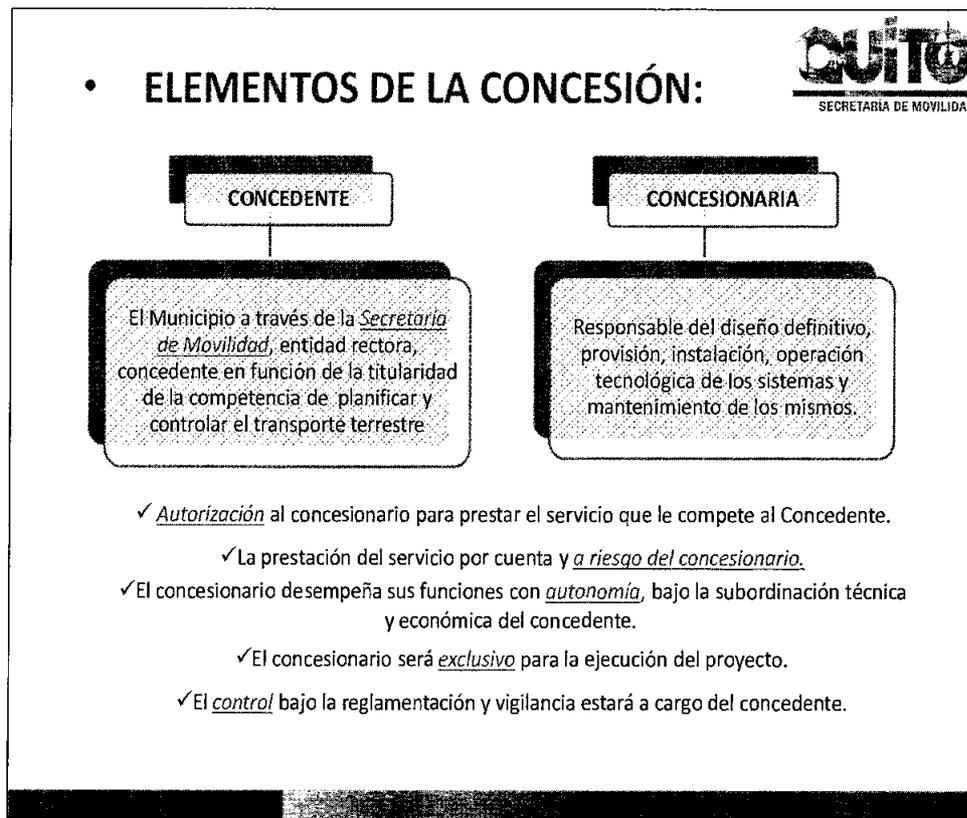
*conceptualizado en esta ordenanza, la Secretaría de Movilidad tiene que expedir los instrumentos de planificación y técnicos que permitan la incorporación de herramientas tecnológicas de recaudo y de sistema de caja común.”*

Por otro lado, la base de la concesión, como lo habíamos mencionado, está en el artículo 316 de la Constitución; y, en los artículos 283 y 284 del COOTAD, hemos incluido el Decreto Ejecutivo No. 582; en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, que en su artículo 55 menciona que la infraestructura y el equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio, también son parte de un servicio público y considerado un servicio estratégico.

Por último, como habíamos mencionado la Ordenanza No. 194 que está en plena vigencia, para este sistema.

Por lo tanto, con estos presupuestos legales y cumpliendo con lo dispuesto en los artículos 283 y 284 del COOTAD; habiendo cumplido los informes de incapacidad técnica y financiera; informe de la Procuraduría Metropolitana que menciona que un acto de concesión se tiene que hacer mediante acto normativo del Concejo Metropolitan, en el cual se debe resolver y autorizar la regulación de la concesión, nosotros proponemos que esta concesión tenga el diseño; el suministro; la instalación, la configuración, las pruebas, la puesta en punto; la operación; el mantenimiento, pero además la actualización de sus equipos afines a la concesión para que, a través, de los valores recaudados por concepto de tarifa un monto o un porcentaje sean destinados a la contraprestación de la concesión.





Como ustedes saben, solamente y de ejemplo hemos puesto aquí cuáles son los elementos de la concesión. En la ordenanza se conceptualiza que el concedente es el Municipio, a través de la Secretaría de Movilidad, entidad rectora, de acuerdo a la Ordenanza No. 194 y la concesionaria será el oferente ganador, responsable del diseño definitivo, la instalación y la operación tecnológica de los sistemas ya mencionados.

La autorización al concesionario para prestar el servicio que le compete al concedente; además el concesionario en esta ordenanza se conceptualiza el hecho de ser exclusivo para la ejecución del proyecto; y, el control bajo la reglamentación y vigilancia estarán a cargo del concedente, es decir, a cargo de la Secretaría.

Sale de la sala de sesiones el concejal Abg. Eduardo Del Pozo, 10h03 (16 concejales)

**QUITO**  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

• **ACTORES:**

**SECRETARÍA DE MOVILIDAD**

**Define:**

- *Norma Técnica*
- Funcionalidades
- Niveles de servicio
- Formulas de remuneración
- Contrata operador de recaudo
- Órdenes de pago a la fiduciaria
- Planifica la operación.

**Controla:**

- Cumplimiento del nivel de calidad del servicio del recaudador y operadoras
- Cumplimiento de lo planificado

**CONCESIONARIO**

Diseña (*con base en la norma técnica*), suministra, instala, opera, mantiene:

- Plataforma tecnológica
- Red de venta, personalización y recarga
- Tarjetas
- Recauda y deposita

**Atención al usuario:**

- Gestión de QRS

EXPERIENCIA  
OPERADOR

SOCIO LOCAL

PROVEEDOR  
TECNOLÓGICO

**FIDEICOMISO**

**Administra:**

- Fondos según nivel de riesgo definido por la autoridad
- Pagos por orden de la autoridad a recaudador, operadoras de transporte, bancos, proveedores, etc.

**OPERADORAS DE TRANSPORTE**

**Ejecutan:** Operación

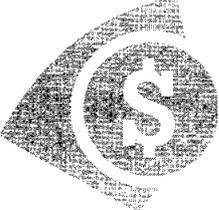
**Controlan:**

- Evasión en los vehículos
- Conservación de los equipos a bordo de recaudo y control.

**Permiten:** Instalación de los equipos de recaudo

**QUITO**  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

• **CONTRAPRESTACIÓN:**



- ✓ Porcentaje o monto del valor de la tarifa recaudada en la prestación del servicio.
- ✓ Cumplimiento de las métricas de calidad del servicio y en función de la disponibilidad del mismo.
- ✓ Establecer fórmula de equilibrio económico-financiero.

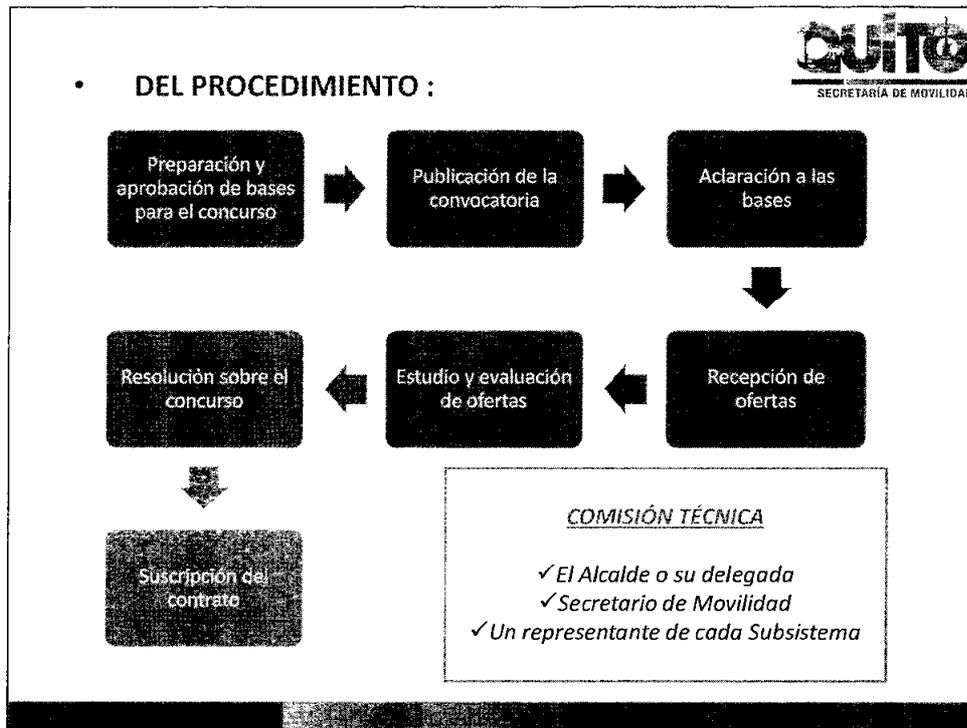
*Condiciones  
establecidas en el  
Contrato de Concesión*

• **INVERSIONES Y DOMINIO**

- ✓ La concesionaria asumirá, total o parcialmente, según corresponda, las inversiones, costos y gastos de la concesión.
- ✓ Los bienes afectos a la concesión, serán transferidas a título gratuito a favor de la concedente al final del contrato

Los actores, indudablemente, tienen que ser el Municipio de Quito, a través de la Secretaría de Movilidad, quien define, regula y controla. El concesionario diseña la

parte tecnológica, quien nos brinda la plataforma tecnológica; quien nos da la comercialización; quien nos da las tarjetas; quien recauda; quien deposita y en temas de control de flota, sin embargo, es el Municipio quien lo controlará y lo operara. El fideicomiso es quien administrará los fondos y realizará los pagos respectivos, de acuerdo con las indicaciones dadas por la autoridad.



El procedimiento para esta ordenanza y para que sea cumplida, luego de esta autorización tiene que hacer la preparación y la aprobación de bases para el concurso, aspecto que la Secretaría lo tiene muy avanzado. La publicación de la convocatoria; la aclaración de las bases; la recepción de las ofertas; el estudio y evaluación de las ofertas; la resolución del concurso; y, la suscripción del contrato; aspectos que por tiempo nosotros teníamos planeado hacerlo no más allá del mes de mayo.



**• PROYECTO DE ORDENANZA**

**CONTENIDO:**

39 artículos

**CAPÍTULO I:**

- OBJETO, COMPETENCIA Y DEFINICIONES

**CAPÍTULO II:**

- DE LOS SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE

**CAPÍTULO III:**

- DE LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS

**CAPÍTULO IV:**

- DE LA CONCESIÓN

**CAPÍTULO V:**

- DEL CONTROL, EVALUACIÓN Y FISCALIZACIÓN

4 Disposiciones Generales

1 Disposición Final

**OBJETO:**

*Establecer las características generales, parámetros y condiciones de los sistemas inteligentes de control, evaluación y recaudación del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeras, cuya instalación en todos los elementos es obligatoria (estaciones, paradas y unidades de transporte).*

*Establece además las disposiciones y condiciones para su implementación, operación, control y evaluación, así como el mecanismo para la concesión de la operación de estos sistemas, mediante la delegación a la iniciativa privada.*

Con estos antecedentes, estimados miembros del Concejo, el señor concejal Presidente de la Comisión, ya lo había analizado. Son 39 artículos; 5 capítulos; 4 disposiciones generales; y, 1 disposición final, que en sentido general establecen las características, los parámetros y condicionamientos del sistema; además, establece las disposiciones y condiciones para la implementación, la operación y el control del sistema, así como la delegación a la iniciativa privada por medio de la concesión. Esta es la exposición, señor Alcalde y señores miembros del Concejo.

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

**CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ:** Gracias señor Alcalde, lo que voy a pedir como Presidente de la Comisión y a nombre de toda la Comisión, que si bien es cierto puede haber en este momento observaciones que nos hagan llegar por escrito, para poder procesarlas y discutir las en la próxima sesión que tenemos de la comisión, dada la importancia del proyecto de ordenanza y para poder hacer un mejor trabajo, señor Alcalde.

 **SEÑOR ALCALDE:** Concejal Páez.

**CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ:** Gracias, buenos días. Yo quiero partir reconociendo la importancia que tiene la incorporación de estos sistemas tecnológicos en la consolidación del Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros, es un tema que se ha venido trabajando desde algún tiempo atrás, y como señala el Secretario de Movilidad, un esfuerzo en este sentido estuvo incorporado dentro de la licitación para la construcción del Metro de Quito, que no solamente era para el Metro sino era un sistema único para todo el Distrito Metropolitano; esto me parece que hay que aclarar porque de lo que dice el Secretario, podría generar algún tipo de desinformación o de mala información.

El sistema estuvo diseñado como un sistema único para todo el Sistema del Transporte Público, incluso con algún otro tipo de servicio ciudadanos, por ejemplo, la tarjeta estuvo pensada para que, eventualmente, pueda ser utilizada en el accionamiento de parqueaderos, en pago del servicio de taxis; utilización de bibliotecas; pagar entradas a espectáculos públicos; es decir, más que una tarjeta de transporte estuvo pensada como una tarjeta ciudadana que tenga un aprovechamiento más óptimo de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación. De tal manera que en la billetera o en la cartera no tengamos que llevar una colección de tarjetas sino solamente con un solo instrumento podamos desempeñar un cúmulo de servicios, porque, a veces, me parece que por inaugurar las cosas se pierden de vista los avances que se han hecho, primera aclaración.

En segundo lugar, me parece que en la exposición de motivos es bien importante, y esto yo lo digo con absoluta fuerza, revisar que es lo que aconteció con dos experiencias recientes que ha tenido el Distrito Metropolitano de Quito, lamentablemente fracasadas con la incorporación de sistemas automáticos de recaudo.

La primera que fue la contratación del sistema para el caso del trolebús con una empresa coreana Leo Kong, fue una experiencia bastante traumática porque no se tomaron en consideración los niveles de la autoridad y el control que debe tener el administrador público del sistema respecto a algunos componentes estratégicos que, me parece, acá no quedan claros y más adelante quiero insistir en aquello.

Entonces, creo que en la exposición de motivos y en los informes técnicos deberían complementarse con un análisis crítico de lo que significó eso que, a propósito, se

preparó durante la anterior administración municipal, algunos de los compañeros que están aquí presentes, que son funcionarios de carrera, conocen esos insumos y creo que, con la debida actualización, si es que se considera pertinente podrían ser incorporados; porque ahí es relevante reconocer lo que está señalado como los limitantes que impidieron que el sistema pueda consolidarse, para estos limitantes tratar de incorporarlos de manera creativa en esta ordenanza y evitar que, años después, tengamos que lamentar situaciones como las que ya vivieron.

**Ingresar a la sala de sesiones el concejal Abg. Eduardo Del Pozo, 10h06 (17 concejales)**

Creo que la experiencia sirve, entre otras cosas, para tener estas decisiones y, por tanto, en la exposición de motivos se debe ser más preciso con el detalle de las tecnologías de recaudo que están operando, por ejemplo se menciona que en el Corredor Central Norte se implementó la tecnología de la empresa brasileña Prodata, en el 2008 por medio de la empresa Taski, pero no se señala que ese contrato, los propios operadores privados, lo dieron por terminado anticipadamente; y, ahí me parece que también hay lecciones que deberíamos aprender, porque si se señala como está, da la idea de que este es un tema que está en operación y en realidad en febrero de 2013, luego de decretar legalmente la emergencia porque los operadores iban a paralizar el sistema, fruto del conflicto que tenían con el proveedor del sistema de recaudo tocó, y la única vez que me tocó enfrentar esta situación como Secretario de Movilidad, movilizar a las fuerzas armadas y a la policía, de madrugada, en un operativo de este tipo para impedir que se pare el servicio de transporte del Corredor Central Norte y hubo una experiencia bastante traumática que todavía, entiendo, está en resolución los temas legales entre los operadores del transporte público y el operador del servicio. Entiendo que están en juicio y este es un tema tremendamente complicado y que hay que incorporarlo en la discusión.

Hay algunas otras cuestiones operativas que vale la pena tenerles presentes, alguna tan pequeña puede parecer muy importante y, es la existencia de una Resolución del Consejo Nacional de Discapacidades que obliga a eliminar los tornos en los buses, esto es un tema complicado y que nos genera problemas porque el torno es el mecanismo por el cual se puede controlar cuantos pasajeros ingresan a la unidad y, por tanto, la prohibición de su instalación con el propósito de facilitar el acceso de

personas en silla de ruedas ha generado un problema significativo en la operación del transporte público.

Nosotros, en su momento, hicimos esfuerzos con el CONADIS para que se flexibilice esta norma posibilitando, por ejemplo, que las personas en silla de ruedas puedan ingresar por la puerta trasera, en una condición especial, no son frecuentes usuarios del sistema, pero en términos de garantizar y universalizar su acceso se puede ingresar por la puerta trasera para permitir que en la puerta delantera, que es el común de los pasajeros, puedan utilizar el tornio.

De hecho en la exposición de motivos, aquí se dice que los Corredores Centrales, Trolébus, Nororiental, Ecovía, Suroriental y Suroccidental y sus buses alimentadores cuentan únicamente con equipos de control para el conteo de pasajeros (tornos) eso no es preciso porque la gran mayoría de buses no tienen tornos porque está prohibido por una disposición del CONADIS y eso es un limitante que tiene para la aplicación de ese sistema. Insisto, existen algunas opciones como por ejemplo: contadores electrónicos o sensores fotoeléctricos que pueden reemplazar a aquello, pero eso lo que hace es incrementar los costos y crea otro tipo de dificultades que deberían estar claramente establecidos cuando se hace este tipo de propuestas.

Respecto a los considerandos, pienso que deberían ser incorporados y en general, también, deberían ser revisados dos instrumentos importantes y que no están mencionados- El primero es el instructivo para el funcionamiento de la caja común que emitió la Agencia Nacional de Tránsito en enero de 2014 y que establece reglas de juego que tienen que a nivel nacional ser incorporadas; y, lo segundo es específicamente un reglamento para la operación de sistemas automáticos de recaudo de pasajes, esto fue expedida en la misma fecha, en enero de 2014, no está mencionado en los considerandos y me parece que ahí establecen algunas restricciones u oportunidades que deben ser incorporadas en el análisis, y que permita hacer consistente esto con la reglamentación a nivel nacional y no tener problemas ulteriores en la concesión por la incompatibilidad de lo que nosotros planteamos y lo que esté señalado como mandatorio a nivel nacional. Esto respecto a las dos primeras partes.

En términos del articulado, yo tengo una primera observación en el artículo 1, que es el tema de la concesión, ¿es obligatoria la concesión? O ¿es una posibilidad? Yo creo

que este es un tema que deberíamos dejar abierto porque si bien acá se plantea este análisis preliminar de la incapacidad técnica y financiera del Municipio para asumir con sus propias fuerzas esta responsabilidad, en la ordenanza estamos planteando como un hecho mandatorio y, a mí me parece que la concesión es una posibilidad importante, legítima, súper útil, pero que cuando se vayan afinando los estudios y se vaya llegando a conclusiones con mayor nivel de información y, por tanto, la decisión puede estar fundamentada, yo sugeriría que en el tema del objetivo u objeto de esta ordenanza, en el segundo inciso dice: como el mecanismo para la concesión y yo sugeriría que se ponga: un mecanismo para una posible concesión, es decir no estoy oponiéndome a la concesión pero me parece que no tiene sentido cerrar este momento la posibilidad de que, revisando los condicionamientos técnicos, financieros y operativos del sistema, el Municipio resuelva hacerlo; y señalo esto en función de algunos datos que están establecidos en los informes justificativos de las distintas instancias municipales que me preocupan.

Por ejemplo, el informe de la Empresa de Transporte de Pasajeros dice que hay un 30% de evasión, eso en dinero es 15 millones de dólares al año, a veces uno, como el pasaje es tan barato, 25 centavos, pierde de óptica lo que significa este negocio, pero tomando en cuenta que son tres millones de viajes diarios, eso significa que al año este negocio o este sistema maneja 200 millones de dólares, en dinero no en papeles, por tanto, es tremendamente importante en términos financieros la magnitud de la operación y, a veces me parece, que las cifras tienen que estar articuladas en esa lógica. Entonces, si es que el sistema cuesta 70 millones de dólares en su integralidad como aquí está planteado, habrá que ver cuánto cuesta el sistema, específicamente para el Metrobus Q que opera los corredores exclusivos y es responsabilidad de la Empresa de Transporte de Pasajeros.

Así, a "ojo de buen cubero", eso debería costar alrededor de 30 millones de dólares y lo digo así, porque el sistema tiene una parte que es común para que funcione de manera integral, es decir, la computadora central, el sistema de fideicomiso, el software que administra estas operaciones, esto es la parte central y el elemento individual para cada uno de los buses que son los validadores, en donde uno marca la tarjeta para pagar el pasaje. Entonces, como para que arranque como está planteado en un informe técnico por fases, la primera fase que está planteada es el tema del Metrobus Q, así está señalado en un informe, después se avanzará hacia el sistema convencional; luego cuando estén los otros subsistemas operativos; el Metro

y los Metro Cables, pero lo primero es el Subsistema Metrobus Q, sobre este subsistema se dice en el informe técnico que hay un 30% de evasión, si es que se recaudan como 50 millones de dólares, esto lo vimos en el directorio, el 30% son quince millones adicionales y si el sistema va a costar 30 millones de dólares y la posibilidad del sistema es no reducir a cero, porque no hay sistema perfecto, pero si reducir significativamente las cifras de evasión estamos señalando que se podría recuperar con esto alrededor de doce, trece o catorce millones de dólares al año para una inversión de 30 millones y, por tanto, me parece que este dato es muy significativo a la hora de valorar si lo desarrollamos nosotros o si lo concesionamos. Porque, eventualmente, no podemos tener los 30 millones de dólares pero se puede hacer un análisis financiero de que en tres años podemos cubrir los costos de instalación de este sistema y habrá que verificar, porque este sistema se paga con el dinero de los pasajeros, entonces hay que retirar para ponerlo de esta manera, no sé, dos, tres o cuatro centavos dependiendo de cuanto se negocie la concesión para repagar a los inversionistas.

Esto quiere decir que la Empresa de Transporte de Pasajeros, en el momento de una concesión, cierto es que no le cuesta al Municipio en términos de poner, pero significa que en lugar de coger 45 o 50 millones de dólares, por los 25 centavos del pasaje, estamos dando ese 10, 15 o 20% para que el concesionario recupere la inversión, es decir que estamos hablando de 5, 6, 7, 8, 9 o 10 millones de dólares, entonces, si lo que estamos planteando es recuperar el tema de la evasión que podría significar frente a un horizonte de 15 millones, según los datos que están señalados en los informes, yo tengo mis dudas al respecto, yo no creo que la evasión llegue al 30%, no me parece. Hace un par de años, nosotros teníamos datos del 10 o 12%, ahora dicen el 30% de evasión, posiblemente subió, esto habrá que conocerlo con detalle, pero lo que les hago es tomar en cuenta estas cifras.

Si se recupera 15 millones adicionales en un horizonte adicional, la inversión cuesta 30 millones, de pronto ¿qué sentido tiene concesionar? Lo que corresponde es, eventualmente, hacer un esfuerzo adicional de tal manera que sea un operador municipal que lo pueda realizar. Por este manejo de las cifras, que a veces uno pierde la óptica, porque en los 25 centavos desvirtúan la cantidad de dinero que maneja el sistema, me parece que este análisis tiene sentido que se lo haga de manera más fina y en esa fineza del análisis, con análisis mucho más específicos, creo que se podría tener un mejor juicio respecto a de, a si concesionar o no; yo no invalido los

informes técnicos, jurídicos y financiero, solamente estoy señalando que no me parece oportuno desde el punto de vista de la ciudad, el ahora determinar que esto debe ser concesionado, pienso que deberíamos dejarlo abierto en la perspectiva de que sea o no concesionado. Insisto, no estoy ni demonizando ni cerrando la puerta a la concesión, estoy solamente abriendo la posibilidad de que con elementos de juicio de mayor detalle la Municipalidad pueda tomar una mejor decisión.

Entonces, yo plantearía que en el objeto lo que deberíamos señalar es una posible concesión y dejar en claro que esto es una posibilidad después de que un análisis detallado, fino de lo que implica el faseamiento del proyecto, la recuperación a través de vencer la evasión; y, los costos que puede tener para repagar a los operadores, me parece que en ese análisis podemos tener mayor precisión en la decisión. Insisto, más aún cuando Quito ha experimentado en la última década dos experimentos, lamentablemente, fallidos y traumáticos para el sistema del transporte y, pienso que reiterar en aquello puede ser un limitante.

Quiero introducir otros elementos que me preocupan, y respecto a la Empresa de Transporte de Pasajeros, quizás en la misma lectura y no lo dije. La Empresa de Transporte de Pasajeros, ¿cuánto gasta actualmente en personal de recaudo? Este dato no está consignado en los informes, pero nosotros sabemos que este es un límite, porque ¿qué va a pasar con los recaudadores? ¿Se les va a reubicar en la propia empresa? O ¿se los va a liquidar? Y estamos hablando de cientos de trabajadores; este es un manejo que tiene que hacerse en función del interés de la ciudad, por supuesto, preservando los derechos de los trabajadores, pero en uno y otro sentido ¿cuánto le cuesta eso al Municipio? A una empresa que tiene un déficit de 30 millones de dólares, más o menos el 30% de su presupuesto ¿cuál es la carga laboral que imponemos con esta decisión? Entonces, a mí me parece que aquí nos faltan elementos de juicio.

**Ingresan a la sala de sesiones los concejales señores Francisco Chicaiza y Mario Guayasamín, 10h13 (19 concejales)**

Yo quiero insistir en aquello, EB el contrato con la empresa coreana del trolebús, entre otras cosas, fracasó porque no se llegó a un acuerdo entre la empresa nuestra y el concesionario de qué hacer con el personal de recaudo, en teoría debía ser transferido ese personal a la empresa, pero todos sabemos que el régimen público y

el régimen privado son diferentes en términos de la carga que significa para el empleador. Por tanto, este es un elemento que debe ser incorporado en un análisis financiero global, porque si no el sistema va a fracasar porque hay un elemento concreto que ya nos pasó, no es que yo soy bien inteligente y se me ocurre, sino que ya nos pasó y son esos temas que deberían ser incorporados en esta discusión y que, lamentablemente, no están debidamente tratados.

Otro tema que es importante, es lo relacionado con la propiedad de los elementos estratégicos del sistema ¿quién es el dueño del medio de pago? Esto no está aclarado aquí y este es un hecho muy relevante, el medio de pago que es la tarjeta tiene tres elementos importantes; el primero es la estructura inteligente de la tarjeta, el chip que tiene adentro, ese es un diseño de quien es la propiedad, eso está hecho; se contrató a una empresa de solvencia para que lo haga, se llama el mapping. ¿Quién es dueño de eso, la empresa concesionaria o el Municipio? Yo creo que eso debería ser propiedad del Municipio, porque ahí tiene sentido el que la tarjeta o el sistema puedan viabilizar la implementación de política pública en términos tarifarios.

Yo pongo, como ejemplo, decimos el 8 de marzo todas las mujeres suben gratis, eso es un hecho de política pública; nosotros decimos el 1 de junio todos los niños suben gratis o el 23 de diciembre todos los hinchas de la Liga que quedamos campeones, a cada rato, subimos gratis, ese es un hecho de política pública; lo que quiero señalar con estos ejemplos es que es fundamental que se señale ¿Quién maneja eso? Entonces, ¿qué hacemos con eso? ¿Cómo hacemos con eso? ¿Quién define la modificación en la tarjeta y en el medio de pago? ¿El concesionario o la autoridad?

Esos problemas se tuvieron, por ejemplo, cuando nosotros decidimos que para ahorrar la emisión de la tarjeta que es el otro problema, quien emite la tarjeta, es decir, quien emite el plástico, quien es propietario de eso, nosotros dijimos porque no le articulamos al carnet estudiantil, con lo cual nos ahorramos 600 mil tarjetas que, finalmente, le cargan al sistema y podemos hacer que el diseño automático se incorpore en el carnet que el Ministerio de Educación tiene la obligación de entregar a los estudiantes, a veces la cédula, se podría ver; yo no estoy muy de acuerdo o por ejemplo otras tecnologías como que en el celular se pueda cargar y que el celular sea una billetera y, por tanto, en el celular uno pueda pasar el celular y marque; existen tecnologías para eso.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, 10h21 (18 concejales)**

¿Quién es el dueño del tema? Esto es un hecho muy importante, porque si el dueño es el concesionario, lo que está mirando es el lucro de su negocio, si el dueño es el Municipio tiene la versatilidad para imponer esas condiciones, digo marcadas contractualmente y con medidas de compensación que hagan viable el manejo financiero, obvio, nadie quiere que venga a trabajar de "vaca" el concesionario, pero esos temas tienen que estar claramente definidos ¿quién es el dueño del elemento estratégico? Y este tema debería constar en la ordenanza.

Me permito señalar otro ejemplo, con lo mismo, el validador que es el aparato en el que uno marca la tarjeta ¿de quién es la arquitectura de ese sistema? ¿Es público o es del concesionario? Tremendamente importante, porque al concesionario le podemos decir este momento y por ganar la oferta dicen yo les vendo estos validadores, el precio unitario es 1.500 dólares, pongo un ejemplo, y entrega los cinco, siete mil o los que se requieran, se daña uno y si el sistema es propietario y no es abierto para otras oportunidades puede vender los repuestos a 10 o 15 mil dólares, porque si se daña un validador en un bus tiene que poner uno que lea el sistema y si es del concesionario eso le favorece al concesionario, porque él impone las condiciones. Este tema se lo vivió ya en Argentina, ahí existe la sube que se llama, que es un sistema que lo maneja el poder central porque eso no descentralizado.

La primera dotación de validadores, ellos lo compraron a cinco mil dólares, a un conjunto de marca, de empresas alemanas, brasileñas con marca; la segunda ellos se hicieron propietarios, como poder público, de eso y por tanto dijeron quienes pueden fabricar esos aparatos y claro, entre quienes pueden fabricar los aparatos, que no es cosa del otro mundo, lo pueden fabricar pimes locales, como aquí hay personas que fabrican estos dispositivos de control. TLC se estudia ya en cualquier universidad y un sistema de un diseño, eso es una tesis de grado, el tema es ¿cómo se produce en serie? La segunda camada de equipos compró a menos de tres mil dólares, porque obligaron a que los de marca se bajen de precio.

Voy a poner otro ejemplo, quizás más burdo, si uno compra una gillette para una máquina de afeitar y el diseño del medio de la gillette tiene los huecos que sólo le calza de esa marca, está condenado a comprar esa marca; si es un diseño genérico puede comprar cualquiera e incluso al proveedor original le obliga a que se baje de

precio, eso es lo que hace sostenible el sistema, por tanto eso debería constar explícitamente en el modelo de posible concesión. Si opera el Municipio, eso no es problema porque es público, si se concesiona ¿quién es propietario de aquello? Y lo señalo porque eso tiene influencia en el costo de la oferta. Cuando se deja claridad sobre esos temas, me parece que se aclara cuáles son las responsabilidades, que tiene el proveedor y, por tanto, cuanto es lo que cuesta eso. Una cosa es si yo vendo porque me protejo comercialmente, ese es el interés del inversionista; el interés público es como abarato el costo para la ciudad y para el usuario y eso implica que ese conocimiento y esa propiedad sean del Municipio.

**Ingresan a la sala de sesiones los concejales Dr. Mario Granda y MSC. Patricio Ubidia, 10h24 (20 concejales)**

Lo tercero que quiero señalar respecto a esto tiene que ver con el acceso a la información y, por eso, es bueno revisar lo que pasó. El contrato que se firmó con la empresa coreana EB, por ejemplo, no permitía seguir en línea el manejo del recaudo y cuando colapso y se tomó la decisión de terminar ese contrato, fue cuando se inauguró el Quicentro del Sur, porque al pie del Quicentro existe una parada del trole y era evidente, que por la novelería que tenemos los quiteños, cuando se inauguró el Quicentro del Sur esa semana fue mucha gente a conocer y, por tanto, la parada explotó; las filas llegaban desde el centro comercial hasta la parada y, sin embargo, el concesionario seguía reportando los mismos ingresos.

Era evidente que estaba manipulando la información y ese control no tuvo el Municipio y, por tanto, cuando el Municipio no sólo da instrucciones de pago sino que el Municipio como autoridad debe tener full acceso al tema de la información. En el extremo, el Municipio puede ver cada vez que alguien se sube a un bus y marca la tarjeta, eso tiene que ver el Municipio para que pueda fiscalizar, ya no en términos de cumplimiento técnico sino en la operación financiera, sí el Municipio no ve eso y no está incorporado en el modelo de contrato se corre el riesgo de que el concesionario dé la cifra que se le ocurre; como no existen métodos de verificación corremos el riesgo de una operación como esas.

En resumen, estos temas que yo he dicho en concreto, apuntan a que yo insisto no se cierre esta ordenanza a obligatoriamente señalar una concesión, yo creo que la concesión es una posibilidad que debe ser explorada, es correcto; pero hace falta

todavía un conjunto de información adicional que nos va a permitir tomar una mejor decisión y, una de ellas, puede ser que opere el Municipio o que concesione una parte del sistema, no toda la implementación, provisión de equipos, operación; puede ser que diga: yo no tengo experiencia para operar la inteligencia del sistema; el back office que dicen, todo lo que ocurre sin que veamos nosotros. Pero, yo podría concesionar solamente esa parte y hay empresas que brindan ese servicio, es decir es un modelo que se aplica en otras metrópolis importantes como señala el Secretario, no se concesiona todo el sistema.

**Sale de la sala de sesiones la concejala Srta. Carla Cevallos, 10h30 (19 concejales)**

El fideicomiso hay que contratar, es obvio, pero el sistema de cámara de compensación y de blanqueo del neteo de cuentas, esos son software propietarios, ya están hechos; tiene que ser de una sola empresa que opere todo o uno podría adquirir estas partes y con un esfuerzo mayúsculo de parte del Municipio, efectivamente, pero habrá que ver en los pros y los contras, en los haberes y los deberes; y, eso me parece que hace falta información y, por tanto, yo quiero dejar señalado que estos temas deberían ser precisados, algunos y otros no tanto sino más abiertos en esta ordenanza, de tal manera que a usted, Alcalde, le permita tomar una decisión más informada que garantice que no volvamos a cometer los errores que ya tuvimos en el pasado y que, efectivamente, como dice el dicho: la tercera sea la vencida, y esta vez sí tengamos un sistema de recaudo que permanentemente contribuya a todos los beneficios que el Secretario, tan elocuentemente, ha descrito sobre la utilización de la tecnología en el sistema de transporte público.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejales Garnica.

**CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA:** Gracias Alcalde. Me parece muy interesante todo lo que se está abordando y reflexionando frente a la implementación de este sistema que, sin duda alguna, va a coadyuvar mucho a la captación de los recursos por el tema del transporte, evitando las pérdidas y cuyos porcentajes nos aclararan si es el 15 o 30%.

Yo lo único que quiero es pedir el apoyo a los concejales para que este servicio sea eficiente y que a futuro no tenga ningún inconveniente en su funcionamiento, nosotros deberíamos resaltar el control del espacio público en las paradas, en las

estaciones y en las unidades de transporte; si bien puede estar recogido en la Ordenanza No. 320, sobre todo lo que se entiende como comercio en espacios de circulación pública, yo creo pertinente que se posibilite la incorporación de un capítulo en este sentido, sin perjuicio que le haga llegar al Presidente de la Comisión, yo si quisiera pedir que se incluya dentro de la exposición de motivos sobre la realidad que se evidencia y, sobre todo, viendo en otros lugares u otros países del mundo la saturación que ocasionan las ventas ambulantes en las paradas y terminales de transporte público ya que esto limita la libre circulación de los peatones por los corredores ocasionando diversos tipos de conflictos entre usuarios y vendedores, por eso se hace necesario ordenar este tipo de actividades dotándoles de seguridad, espacio y salubridad, a fin de conseguir un trabajo digno que no sea causa de malestar entre quienes hacen uso de las paradas, de las estaciones del Metro, a futuro; y todo el sistema de transporte público.

Por eso, creo que es importante también que se incorpore en la parte considerativa lo que está establecido en el numeral 13 del artículo 83 de la Constitución de la República que dice: "que son deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y los ecuatorianos, sin perjuicio de otros previstos en la Constitución y la ley... el numeral 13: cuidar y mantener los bienes públicos".

**Sale de la sala de sesiones la concejala Lic. Susana Castañeda, 10h32 (18 concejales)**

En el mismo texto de la Constitución, en el artículo 281, numeral 13, se habla sobre la soberanía alimentaria y manifiesta que: "es responsabilidad del Estado prevenir y proteger a la población del consumo de alimentos contaminados o que pongan en riesgo su salud o que la ciencia tenga incertidumbre sobre sus efectos", esto refiriéndome al tema de prevención respecto a las ventas ambulantes.

Otro considerando importante que sería, con esta visión y con este objetivo, incorporar el artículo 2 de la Ordenanza Sustitutiva del Capítulo II del Título IV del Libro II del Código Municipal que determina: "se entenderá por comercio en espacios de circulación pública, si tienen lugar en las vías, avenidas, calles, aceras, plazas, parques y demás espacios públicos", y, lo propio en el artículo II.323 de la misma ordenanza que se establece como: "una actividad prohibida el ejercicio del comercio en espacios de circulación pública sin el correspondiente permiso

municipal, está prohibido". Entonces, con esto incorporar un capítulo que diga: El control del uso del espacio público para el comerciante ambulante fijo, semifijo, ocasional y temporal en el sistema metropolitano de transporte público. Ahí agregar un artículo que manifieste que para el caso del uso del espacio público por parte de vendedores ambulantes fijo, semifijo, ocasional y temporal en el sistema metropolitano de transporte público, encárguese a la Secretaría de Movilidad y a la Agencia de Coordinación Distrital del Comercio, ejecutar las políticas y gestión con respecto a ordenar el espacio físico que ocupan las ventas en todas las paradas de transporte público y sus alrededores, a fin de garantizar el orden y el respeto al espacio público.

De la misma manera, incorporar un articulado que establezca que el permiso municipal previsto en la Ordenanza No. 280, se otorgará por una sola vez durante el tiempo que la autoridad determine y podrá ser renovado si durante el tiempo de vigencia hizo uso correcto del permiso dentro de las instalaciones del sistema integrado de transporte público, caso contrario se reserva el permiso para otro solicitante. Aquí, hay que revisar bien en la comisión sobre las competencias de la Secretaría de Movilidad como ente rector y la Agencia de Coordinación Distrital de Comercio como encargada, conjuntamente con la Policía Metropolitana para que se encarguen del control del buen uso del permiso municipal para estas actividades en las instalaciones del transporte público y sus alrededores.

Yo voy hacer la entrega formal al Presidente de la Comisión, discutiremos en la misma, me parece muy importante precautelar, para que no se genere caos en las estaciones, en las paradas y sobre todo en sus alrededores, de modo de que no se de esa mala imagen como en otros lugares. Un Metro que ha colapsado con ventas ambulantes, en caos, desorden y falta de salubridad, es el Metro de México, entonces viendo esos ejemplos creo pertinente para la eficiencia y eficacia de este proyecto muy importante, que se incorpore un capítulo, si bien puede ser redundante a lo que ya está establecido en el ordenamiento jurídico local, que reforcemos con esta parte que he expuesto para todos. Gracias.

**Ingresa a la sala de sesiones la concejala Lic. Susana Castañeda, 10h36 (19 concejales)**

 SEÑOR ALCALDE: Concejales Reina.

**Salen de la sala de sesiones los concejales Abg. Eduardo Del Pozo y Sr. Sergio Garnica, 10h36 (17 concejales)**

**CONCEJAL ECON. LUIS REINA:** Buenos días a todos y a todas. Creo que es urgente y necesaria la implementación de este sistema tecnológico inteligente para el control, la evaluación y la recaudación en el sistema de transporte público, pero también es importante la iniciativa y este proyecto contempla sólo la modalidad de gestión, de concesión, pienso que debe ser considerada como una norma general y, en tanto, norma general no renunciar a las modalidades de gestión, por lo tanto que se incorpore la posibilidad y, claro, se norme y se regule sobre una de las modalidades de gestión que es la concesión, pero que no se renuncie a la posibilidad de incorporar las modalidades de gestión que están debidamente contempladas en el COOTAD. Muchas gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Albán.

**CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN:** En primer lugar, ratificar el primer punto que señaló el concejal Carlos Páez, y es que en los términos de referencia y en la licitación que se abrió para el Metro estuvo pensado un sistema integral, el sistema integrado del transporte no sólo para el Metro, yo creo que esa afirmación, Secretario, no es adecuada porque no responde a la verdad, así estuvo pensado y así hay que hacerlo.

En segundo lugar, quiero señalar que, efectivamente, avanzar en un sistema inteligente de recaudación es absolutamente bueno, positivo y necesario, por lo que de ninguna manera me opongo al concepto de avanzar en un sistema inteligente para el recaudo y, obviamente, hay que ver algunos ámbitos que todavía no están suficientemente claros porque una cosa es establecer el sistema para el transporte municipal, digamos así, y otro para el transporte convencional – tradicional, en donde el tema de la caja común tiene que ser resuelto antes de poder implementar un sistema de esa naturaleza.

En tercer lugar, debo señalar que a mí también me extraña un poco en la forma y en la construcción de la propuesta de la ordenanza que, casi la mitad, se dedique a establecer ya la posibilidad de la concesión. Desde mi punto de vista, puede que me equivoque, la concesión es un instrumento que tiene la Municipalidad, que es

absolutamente legítimo y que se lo puede aplicar para este u otros temas; y, muchas de las precisiones que solicita Carlos, más que estar en una ordenanza, tienen que estar en el contrato de la concesión. Entonces, yo no veo por qué haya que establecer una ordenanza, en donde la mitad de la ordenanza es para definir que habrá una concesión sobre esto.

Si es que, eventualmente y comparto la opinión de que debe ser considerada como una posibilidad, se va por ese camino; y el contrato debe precisar con detalle lo que señala Carlos y otra serie de detalles adicionales; seguro que tiene que hacerlo así. Entonces, a mí me parece que construir una ordenanza más o menos dirigida a la concesión, no me parece que es un camino adecuado, es una opción con la que cuenta la administración que en su momento podrá expresarse en un contrato en el que se tendrá que detallar con precisión y claridad los alcances que tiene esa concesión, los beneficios, los riesgos y los costos y las formas de controlar el manejo de esta concesión. Esa es mi opinión, en general.

**Ingresan a la sala de sesiones la concejala Srta. Carla Cevallos; y, los concejales Abg. Eduardo Del Pozo y Sr. Sergio Garnica, 10h41 (20 concejales)**

No veo sano construir una ordenanza dirigida a concesionar ya un servicio; estamos predeterminando que ese es el camino, y eso me parece que no es adecuado porque le quita libertad al propio Alcalde, a la propia administración; porque, Alcalde déjeme decirle, eventualmente puede ser que no funcione. Cuando tenemos precios subsidiados los negocios con los privados se hacen complicados, son complicados, con una tarifa con la que tenemos el negocio es complicado para cualquiera y la concesión se hace complicada con esas tarifas, porque a la larga lo que significa es que el Municipio deja de invertir pero deja de recibir porque tiene que ir pagando al concesionario, así es; y, por tanto es un negocio complicado.

Es una opción difícil, que a lo mejor no es posible, y por lo tanto el Alcalde no puede atarse necesariamente e ir por ese camino. A lo mejor hay que intentarlo, a lo mejor, pero no hay que estar atado a eso, y el concepto tal como está construido en la ordenanza, me parece que ata a la concesión, cuando eso debe ser más que una obligación, una posibilidad a ser considerada en serio.



Yo quiero decir y que me parece que sería sano y bueno hacer un análisis económico más detallado de lo que pueda significar esto. Yo no encuentro ese informe suficientemente detallado. ¿Qué significa eso para la tarifa? ¿Qué significa eso como costo para la Empresa de Pasajeros?, que ya tiene que ser subsidiada de manera significativa ¿Cuánto se va a incrementar el subsidio o la transferencia a esa empresa? ¿Qué le va a costar a la empresa manejar este sistema? Con lo cual no quiero decir que no se lo haga, lo que sucede es que hay que contabilizar y saber exactamente de qué cantidades y números estamos hablando. Ir un poco más allá del “ojo de buen cubero” que tiene Carlos, en este tema y que lo hace muy cercano a la realidad por la experiencia que él tiene; se debe ser absolutamente preciso.

A mí me parece y esa sería mi recomendación, que presentemos números más detallados sobre lo que puede ser la implicación de este negocio, llamémosle negocio entre comillas, no es un negocio pero llamémosle un “negocio”, un pequeño plan de negocios que, tal vez, en términos generales es algo que deberíamos hacer con todas las empresas municipales; la ley lo manda pero no lo estamos haciendo, no digo este momento sino en general; planes y negocios para las empresas para ver exactamente, en este caso, en este aspecto de este tema que va a manejar la Empresa de Transporte de Pasajeros, ¿qué significa? Yo creo que eso es absolutamente conveniente, necesario y útil para todos y para que usted, Alcalde, que tiene que en algún momento decidir, si lo hace directamente o lo concesiona, tenga los elementos de juicio suficientes para tomar la mejor decisión.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejala Von Lippke.

**CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE:** Gracias Alcalde, yo lo que quisiera es sugerir al Presidente de la Comisión, como deben existir mesas de trabajo para recoger todas las observaciones, que nos invite a los 21 concejales, aunque yo sé que este es el sitio para debatir, pero sería bueno que nos inviten para ser más precisos en nuestras observaciones y poder aportar.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Ubidia.

**CONCEJAL MSC. PATRICIO UBIDIA:** Buenos días con todos y con todas. Se han dicho varias cosas con las cuales comparto plenamente, la concesión es un tema muy delicado, más aún cuando hablamos que el transporte es público y, obviamente, el

transporte lo que brinda es un servicio ciudadano, buscando no rentabilidad sino dar ese servicio- Si me preocupa, en realidad, el ver cómo está plasmada la ordenanza, simplemente lo que se dice acá es que en el análisis que se ha hecho, es muy complicado para el Municipio, según los parámetros dice que: del análisis que se ha hecho sería muy complicado para el Municipio abarcar la posibilidad de utilizar esta forma o ser quienes manejen el tema de recaudo, yo en esto debe decir, en realidad creo que por los años de experiencia acá, estuve cuando se había concesionado a la empresa coreana para la Empresa de Pasajeros y los problemas que surgieron ahí; siendo que sólo era para el trolebús y una cantidad de evasión que en realidad sí preocupó. En ese entonces, se comprobó que en realidad el nivel de recaudo no era con lo que se estaba reportando y claramente era una concesión a una empresa coreana, sólo con la empresa Trolebús.

Acá, lo que veo es que se quiere concesionar a todo el sistema de transporte metropolitano, los problemas que eso puede ocasionar, sería gravísimo; y, como ya se lo ha dicho por parte del concejal Albán, más aún cuando ésta debe ser una resolución absolutamente administrativa y ¿por qué razón? Porque en caso de incumplimiento del concesionario de la empresa, el Alcalde tiene la facultad para dar por terminada esa concesión; si se lo hace vía ordenanza habría muchas implicaciones de índole política que tendríamos que tratar o se tendría que tratar en sesiones de Concejo para deshacer esa concesión.

Yo creo que se debe analizar la posibilidad de que esto se lo vea de otra manera, que sea a través de una decisión netamente administrativa para que no esté atado de manos usted, señor Alcalde, en el caso de que este tema se vuelva delicado o el tema de los costos, de la tarifa, no van acorde a lo planteado o programado como se ha hecho ya los estudios varios, a través del Metro Madrid y también el Metro de París. Entonces, yo si solicitaría que esto se lo trate no tan a la ligera sino que podamos tener un mayor nivel de análisis, de estudio y que se haga un verdadero plan, en realidad, de lo que significa y todas las implicaciones que esto pueda tener. Solicito que se vea la posibilidad cierta de que esto sea una decisión administrativa y que se lo analice exactamente si es que los niveles de concesiones pueden ser totales o parciales en ciertas áreas, que a lo mejor sea lo más prudente. Así es que ese sería el planteamiento, desde mi punto de vista.

 SEÑOR ALCALDE: Concejal Sánchez.

**CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ:** Gracias señor Alcalde. Creo que es importante corroborar lo que se ha dicho respecto de la historia de lo que han sido los modelos que se adoptaron anteriormente, y no precisamente fallaron por un mayor control sino en la forma en cómo se desarrolló la concesión en el caso de la empresa coreana y también Taski, en el corredor Central Norte. Creo que haber firmado un contrato en la forma como se firmó, en la que el Municipio tenía voz y no voto; y, colocaban infraestructura, paradas y demás, opino que ese régimen no se puede repetir, no es por falta de tecnología, a la larga después de varios años de lo que lograron desarrollar es un 30 y 40% en el Sistema de SIR y SAE, esos son los informes que presentaron siempre en la Empresa Trolebús, de la cual fui miembro del directorio, y se conocían. Concesiones de esa manera, no son buenas para la ciudad desde luego, creo que el artículo 32 de la ordenanza establece los parámetros, los controles necesarios. El artículo 27 también señala la contraprestación por la concesión a favor del Municipio, en este caso, donde debemos ser celosos y velar por los intereses de la ciudadanía.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, 10h51 (19 concejales)**

Han pasado varios años desde que se dio esta primera experiencia, 2008 hasta la fecha y absolutamente no se ha hecho nada al respecto y la evasión continúa y la demanda crece y no existe una respuesta tecnológica. El Metro está desarrollándose ya, nos asaltará en tres años un Metro totalmente desarrollado y nosotros todavía discutiendo si se hace o no.

El informe financiero de la dirección respectiva establece la no disponibilidad de recursos y eso hace que no se considere de manera prioritaria el hecho de que el modelo sea a través de la institución, un modelo eminentemente público. Creo que los índices de endeudamiento tampoco nos van a permitir, en los próximos años, pensar en hacer esos sacrificios. Creo que más allá de elegir el modelo o no de concesión, lo que hay que velar porque los parámetros, las condiciones y demás elementos que están estipulándose en la ordenanza se cumplan bien.

Eso es fundamental y yo estoy de acuerdo en que se cite en la exposición de motivos, el lamentable caso de EBKong y Taski que realmente ha generado hasta procesos judiciales. Pienso que es importante también citar el marco jurídico de la ANT, vamos a acogerlo debidamente.

El artículo uno, creo que no afectará si es que se plantea la posible concesión porque eso es lo que se va a configurar, los elementos que tenemos: técnico, financieros y jurídicos nos están llevando a ese escenario, no hay techo presupuestario, no hay existencia de recursos en el presupuesto que nos permita explorar otro modelo de gestión, eminentemente público, este no es sino una solución que se da, en base a la realidad que vivimos.

Desde luego, la ordenanza establece en uno de los artículos que toda la infraestructura, tecnología y demás, pasará a formar parte del Municipio, una vez terminado el plazo de la concesión. Obviamente, en el contrato de concesión hemos de estipular que lo que aporta el Municipio como concedente, en cuanto a tecnología que haya desarrollado, pues hará parte del esquema de negociación y de los términos de la misma para mejorar aún más los beneficios que podemos acceder.

Hay un lucro cesante y hay un daño emergente que se ha dado y amerita una respuesta de este Cuerpo Edilicio para corregir, si es que es el 10% de evasión, se ha dicho también el 18% o el 20%. Hoy, tenemos datos sobre el 30%; la Secretaría sustentará en su momento todos estos datos, pero lo importante es entender que hay que dar una respuesta institucional, vía modelo de concesión que es lo que tenemos este momento, salvo que se nos demuestre otra circunstancia.

El artículo 25, establece que todo este régimen actuará y se desarrollará a la luz de las leyes nacionales y de la normativa vigente, es decir no tenemos de que preocuparnos en ese sentido. Lo importante es que ahora estamos dando un paso, realmente, con una visión integral, no estamos cayendo, señor Alcalde y miembros del Concejo, en ensayos irresponsables y no criticó pasadas administraciones, pero de contratar una tecnología para un corredor, Corredor Central, con EBKong y otra tecnología para el Corredor Central, años 2006, 2007, 2008.

La primera pregunta que hizo este concejal y, Patricio Ubidia era el Presidente de la Comisión de Movilidad, era: ¿la posibilidad de integrar los sistemas? Y la respuesta de un funcionario que no está fue: a través de un interfase pueden conectar los dos sistemas; cosa que nunca fue posible, ese tipo de irresponsabilidades no se puede dar, aquí se rescata una integralidad, es decir solucionar el problema definitivo. Sistema Metro como eje vertebrador, Sistema Integrado con sus cinco corredores y todo lo que significa éste; el sistema convencional, para poder avanzar de manera

eficiente y generar recursos para el Municipio y no tener lo que es, insisto, de lucro cesante.

Esto es importante entenderlo y avanzar en esta dirección, nosotros una vez más como Comisión pedimos que nos hagan llegar las observaciones por escrito; se han formulado comentarios y criterios por demás enriquecedores, pero lo que necesitamos son propuestas de texto, reformas, supresión o ampliación del texto que estamos presentando para poder presentar a un segundo debate en la comisión. Recogemos lo que ha indicado la concejala Ivone Von Lippke, más que mesas de trabajo hay que hacer discusiones en el seno de la comisión para que lo que se vaya resolviendo sea parte del nuevo proyecto de ordenanza, recogiendo las inquietudes que se vayan formulando y como se vaya resolviendo de manera democrática. Creo que es importante que nos hagan llegar para procesar adecuadamente y nos comprometemos en las subsiguientes sesiones de la comisión, ya tener un documento más procesado con todas las observaciones que nos hagan llegar para discutir, y varias discusiones, si fueran del caso, concejala Von Lippke, para poder pulir este proyecto de ordenanza y avanzar en la dirección correcta.

Compromiso también de ampliar más la exposición de motivos y también sustentar más los asertos que se han hecho en cuanto a demandas, en cuanto a pérdidas negras, en cuanto al lucro cesante, daños emergentes, para poder, debidamente, sustentar este proyecto de ordenanza. Eso, nada más, señor Alcalde.

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, 10h56 (20 concejales)**

**SEÑOR ALCALDE:** Bien, se han recogido todos los comentarios, observaciones, sugerencias y en virtud de aquello, declaro conocido en primer debate el presente proyecto de ordenanza. Las observaciones se procesarán al interior de la comisión respectiva, previo a la discusión de la ordenanza en segundo debate. Pasemos, por favor, al siguiente punto del orden del día.

\*\*\*\*\*

- 2. Ordenanza que reconoce y aprueba el Asentamiento Humano de Hecho y Consolidado denominado Comité de Desarrollo Comunitario "El Inga Bajo", a favor de sus propietarios y copropietarios. (IC-O-2016-003)**

