

ACTA No. 2015 – 69 – E

SESIÓN EXTRAORDINARIA DE 29 DE ABRIL DE 2015.

SIENDO LAS QUINCE HORAS CON VEINTIDÓS MINUTOS, DEL MIÉRCOLES VEINTINUEVE DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL QUINCE, SE INSTALA LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, BAJO LA PRESIDENCIA DEL DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO, CON LAS SEÑORAS Y SEÑORES CONCEJALES SIGUIENTES:

- | | |
|--------------------------|-----------|
| 1. SR. JORGE ALBÁN | CONCEJAL |
| 2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ | CONCEJALA |
| 3. SRTA. CARLA CEVALLOS | CONCEJALA |
| 4. ABG. DANIELA CHACÓN | CONCEJALA |
| 5. DR. PEDRO FREIRE | CONCEJAL |
| 6. SR. SERGIO GARNICA | CONCEJAL |
| 7. DR. MARIO GRANDA | CONCEJAL |
| 8. PROF. LUISA MALDONADO | CONCEJALA |
| 9. DRA. RENATA MORENO | CONCEJALA |
| 10. ING. CARLOS PÁEZ | CONCEJAL |
| 11. SR. MARCO PONCE | CONCEJAL |
| 12. DR. ANTONIO RICAURTE | CONCEJAL |
| 13. LIC. EDDY SÁNCHEZ | CONCEJAL |

ADEMÁS ASISTEN LOS FUNCIONARIOS:

DRA. ALEXANDRA PÉREZ	ADMINISTRADORA GENERAL
DR. GASTÓN VELÁSQUEZ	PROCURADOR
	METROPOLITANO
DR. MAURICIO BUSTAMANTE HOLGUÍN	SECRETARIO GENERAL DEL
	CONCEJO METROPOLITANO
ABG. MARÍA ELISA HOLMES ROLDÓS	PROSECRETARIA GENERAL
	DEL CONCEJO
	METROPOLITANO

SEÑOR ALCALDE: Muy buenas tardes señoras y señores concejales, público presente. Bienvenidos a esta sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito. Señor Secretario, por favor, dígnese constatar el quórum.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Si señor Alcalde, señoras y señores concejales, buenas tardes. Contamos con la presencia de trece señoras y señores concejales, más su presencia, con lo cual podemos dar inicio a la sesión.

SEÑOR ALCALDE: Gracias, señor Secretario, una vez que se ha constatado el quórum, declaro instalada la presente sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, al amparo de lo dispuesto en el artículo 319 del COOTAD.

Por favor, señor Secretario, de lectura del orden del día para la presente sesión extraordinaria.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Procede a dar lectura del orden del día.

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

SEÑOR SECRETARIO GENERAL:

- 1. Primer debate del proyecto de Ordenanza Metropolitana que crea y regula el subsistema de transporte público de pasajeros por Teleférico, Funicular y otros medios similares (IC-O-2015-072).**

SEÑOR ALCALDE: Por favor, concejal Eddy Sánchez.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Señor Alcalde, señores miembros del Concejo, la Comisión de Movilidad tiene a bien poner en consideración del Cuerpo Edilicio, el proyecto de ordenanza que crea y regula el subsistema de transporte Metrocables, mediante teleféricos, funiculares y otros medios similares. Esta ordenanza contiene veinte artículos; dos disposiciones generales; una disposición derogatoria; una disposición final.



En el primer artículo se establece el objeto de la presente ordenanza; el artículo dos el ámbito de aplicación en cuanto a diseño, planificación, estrategias, implementación, evaluación, explotación del subsistema, operación y administración. El artículo tres contiene un marco conceptual para poder profundizar mejor lo que es el proyecto de ordenanza. El artículo cuarto define una serie de conceptos respecto de lo que contiene como espacio aéreo en las diferentes franjas que serán establecidas ya en el desarrollo del proyecto. El artículo cinco, básicamente, rescata lo que es el derecho de uso de línea.

El artículo seis, establece las iniciativas en cuanto al desarrollo de estos proyectos, con una prioridad lo que son empresas públicas y también lo que sería la posibilidad de participación de personas naturales y jurídicas tanto nacionales como extranjeras. La posibilidad también de entrar en modelos de gestión en cuanto a un modelo público, un modelo de participación público – privado; y, también un modelo de participación, eminentemente, privado, según establezca y sujetándose a lo que señala la ley vigente.

Disposiciones para la Secretaría de Territorio, en cuanto a actualizar el PUOS; establecer mecanismos de compensación en procedimientos de expropiación, cuando existan afectaciones al espacio público consecuencia del desarrollo de estos proyectos. Disposiciones a la Secretaría de Movilidad, en cuanto al desarrollo de mecanismos de accesibilidad para personas de la tercera edad y discapacitados. Desarrollo de parqueos de borde; fortalecer las vías colectoras hacia lo que serán los proyectos, en cuanto a lo que es Metrocables.

Ingresan a la sala de sesiones los concejales Econ. Luis Reina y MSc. Patricio Ubidia, 15h23 (15 concejales)

Tenemos, también lo que son los procedimientos, en caso de que existan afectaciones y mecanismos, que se emplearán para compensar y pagar, en caso de que se tenga que realizar expropiaciones, en función de lo que dice la norma; en función del catastro; y, en función de los metros que sean afectados. Las disposiciones generales que están estableciéndose; y, la disposición final.

Esto es lo que contiene la ordenanza que busca, fundamentalmente, establecer un marco regulatorio y de desarrollo de proyectos referentes al subsistema de transporte por Metrocables, teleféricos, funiculares y otros medios similares. En

consideración el marco jurídico; doy la palabra al señor Secretario de Movilidad para que haga la sustentación técnica. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Gracias señor concejal, por favor, señor Secretario tiene la palabra.

DR. DARÍO TAPIA – SECRETARIO DE MOVILIDAD: Muchas gracias, señor Alcalde, muy buenas tardes; señoras y señores concejales.

• ANTECEDENTES:

DMQ
Circunscripción territorial: 4.235,2 km²
Población actual: 2'414.585
Concentración: 70 % parroquias urbanas y 30% área rural

TRANSPORTE PÚBLICO
RUTAS URBANAS:
95% longitudinales
5% transversales

PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL
"Disponer operativamente de la Primera Línea del Metro de Quito y un con el propósito de incidir en los tiempos de viajes";

QUITO
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

La Secretaría de Movilidad consciente de uno de los principales fundamentos de la planificación estratégica que consta en el PDOT, en funcionamiento y el fortalecimiento de las múltiples centralidades de Quito, ésta justamente establece que un mejor funcionamiento de la ciudad es posible, siempre y cuando se encuentre proximidad de los ciudadanos a los servicios públicos; a los servicios y a las alternativas laborales que, actualmente sólo se lo realiza por medio de recorridos largos y costosos trayectos.

Ingresan a la sala de sesiones las concejalas Sra. Karen Sánchez y Sra. Ivone Von Lippke, 15h26 (17 concejales)

Sin duda alguna, parte fundamental de los lineamientos del plan de trabajo de la administración actual, presidida por nuestro Alcalde; en el ámbito de mejorar los sistemas de transporte público, es necesaria la implementación de un nuevo sistema o de un nuevo subsistema de transporte público que permita dotar de estas facilidades a los ciudadanos, de un servicio moderno, eficiente y eficaz y con nexo a los sitios de difícil accesibilidad vehicular y especiales condiciones topográficas.

Hay que recordar que el Distrito Metropolitano de Quito es un ente competente, pues ha asumido en su integralidad las competencias en la planificación, la regulación y el control del transporte terrestre, del tránsito y de la seguridad vial.

Como antecedente, es necesario recalcar que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, en su artículo 56 menciona con absoluta claridad que parte del transporte público es y comprende el que se presta como, por otros medios, el transporte alternativo del transporte convencional a los tranvías, a los metros, a los teléfericos, funiculares y otros similares; y, será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas.



PROPUESTA:



CREAR UN NUEVO SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

"QUITO CABLES"

Para brindar movilidad a los sitios de difícil accesibilidad vehicular y especiales condiciones topográficas.

BENEFICIOS


- Reducción del tiempo de viaje
- Mejora en los niveles de servicio
- Cumplimiento de índices operacionales
- Seguridad a los usuarios
- Transporte intermodal
- Menor contaminación

Es necesario desarrollar un MODELO DE GESTIÓN en cuanto a su iniciativa, contenido, financiamiento, cooperación e impacto posterior

PARTICIPACIÓN ACTIVA de las entidades municipales y las empresas metropolitanas vinculadas a la movilidad, ambiente, territorio, vivienda.

De acuerdo a estas premisas, es indispensable que el Distrito Metropolitano de Quito, a través de su ente legislativo, el Concejo Cantonal sea quien comience a regular por medio de ordenanzas propias de Quito, un sistema que sobre todo en este proyecto reglamenta la implementación y la operación del subsistema del transporte público por cable. Sistema que, como vemos en la presentación, reducirá el tiempo de viaje; tendrá el cumplimiento de índices operacionales; llegará, sin duda alguna, con seguridad a los usuarios de difícil accesibilidad vehicular. Mejorará el nivel del servicio, tendrá menor contaminación y sobre todo será parte de un transporte intermodal que nosotros lo denominamos: Sistema Integrado de Transporte Sit; por lo tanto es necesario desarrollar este modelo de gestión en líneas generales, en cuanto a su contenido, financiamiento, cooperación y al impacto posterior que, sobre todo, pueda tener en la ciudadanía.

Es necesario también recordar la participación activa de las entidades municipales y las empresas públicas metropolitanas vinculadas a la movilidad, pero también vinculadas al ambiente, al territorio y a la vivienda.



• **BASE LEGAL:**

SOBRE PARTICIPACIÓN EN SECTORES ESTRATÉGICOS Y APP

- Artículo 316: *Se podrá delegar la participación en los sectores estratégicos" y "se podrá delegar a la iniciativa privada el ejercicio de estas actividades"*
- Artículo 35 y 36: *Empresas públicas con capacidad asociativa (ALIANZAS ESTRATÉGICAS, SOCIEDADES DE ECONOMÍA MIXTA CON SECTORES PÚBLICOS O PRIVADOS);*
- Artículo 100: *"cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas, EL ESTADO D SUS INSTITUCIONES PODRÁN DELEGAR A LA INICIATIVA PRIVADA ..."*
- Para cualquier proyecto relacionado con SECTORES ESTRATÉGICOS, servicios públicos o cualquier otro servicio de interés general;

LEY ORGÁNICA DE EMPRESAS PÚBLICAS

CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONES

DECRETO EJECUTIVO 582
18 /02/2015
RÉGIMEN DE COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA

La base legal sobre la que se asienta este proyecto de ordenanza, sin duda alguna, es la Constitución de la República que nos obliga como Concejo Metropolitano a delegar la participación de sectores estratégicos, como es el transporte terrestre y poder delegar incluso a la iniciativa privada el ejercicio de estas actividades. La Ley Orgánica de Empresas Públicas; el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones; y, algunos decretos ejecutivos y ordenanzas propias del Distrito Metropolitano de Quito, para este tema.

• **ORDENANZA:**

19 ARTÍCULOS

CAPÍTULO I: Generalidades

CAPÍTULO II: Definiciones

CAPÍTULO III: Iniciativa, implementación y gestión

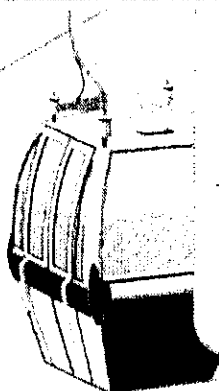
CAPÍTULO IV: Planteamiento urbanístico

CAPÍTULO V: Afectaciones y compensaciones

2 DISPOSICIONES GENERALES

3 DISPOSICIONES REFORMATARIAS

OBJETOS



- Establecer el marco jurídico para la implementación y operación del **SUBSISTEMA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR TELEFÉRICO, FUNICULAR Y OTROS MEDIOS SIMILARES "QUITO CABLES"**.

- Cumplimiento de las disposiciones y **NORMAS DE USO, OCUPACIÓN E INTERVENCIÓN DEL SUELO** y del espacio aéreo.

- Diseño, planificación, estrategias, implementación, evaluación y monitoreo del **DESEMPEÑO DE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO**

¿Cómo está constituida esta ordenanza? Como lo había mencionado el señor Presidente de la Comisión de Movilidad, ésta tiene cinco capítulos con diecinueve artículos, dos disposiciones generales y tres disposiciones reformatorias.

El objeto de esta ordenanza, es establecer un marco jurídico para implementar este nuevo sistema de transporte público, su operación del subsistema de transporte de pasajeros por teleféricos; el cumplimiento de las disposiciones y normas de uso, ocupación e intervención del suelo y del espacio aéreo, en el caso de ser por aire; y, el diseño, planificación, estrategias, implementación, evaluación y monitoreo del desempeño de los prestadores del servicio.

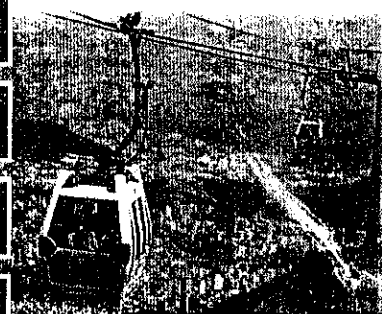


ORDENANZA:

DEL SUBSISTEMA

QUITO CABLES, constituye un transporte masivo eléctrico para la conectividad de barrios periféricos de la ciudad, a través de, entre otros, los siguientes tipos:

- TELEFÉRICO
- TELECABINA DESEMBRAGABLE
- FUNICULAR
- BUS AÉREO



Se han incorporado las definiciones técnicas de los componentes del Subsistema y la clasificación de sus tipos.

- Bandas
- Cabinas
- Cota
- Capítulo de terreno
- Espacio
- Derecho del uso de línea
- Edificabilidad

Además, hay que recordar que esto no es fuera de lo que nosotros llamamos el Sistema de Transporte Público, al contrario esta ordenanza está conceptualizando claramente que este es un subsistema llamado Quito Cables y que constituye como parte de un transporte público, indudablemente un transporte masivo y eléctrico para la conectividad con los barrios de difícil acceso, como ya habíamos dicho, que están en la periferia de la ciudad y que puede ser en teleférico, en telecabina, en funicular o los llamados buses aéreos.

También en esta ordenanza se ha incorporado definiciones técnicas de los componentes de este subsistema y de la clasificación de sus tipos. Cuando hablamos de definiciones técnicas, estamos hablando de: las bandas, de las cabinas, de lo que significa una cota, el espacio aéreo, el derecho del uso de línea y la edificabilidad dentro de la parte de vivienda o de lo que la Secretaría de Territorio, lo estipule.

• ORDENANZA:

DE LA INICIATIVA, IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

Para la implementación y ejecución del proyecto se contará con la participación de las empresas públicas metropolitanos competentes.

Las Empresas Públicas Metropolitanas podrán hacer uso de su capacidad asociativa para conformar alianzas estratégicas, sociedades de economía mixta y demás tipos de colaboración pública-privada.

- Empresas públicas
- Persona jurídica con capacidad legal, técnica y financiero
- Las empresas públicas metropolitanas podrán asociarse

- Directa del Municipio
- Alianza pública – privada (APP)
- Directa del sector privado

La ordenanza cuando habla de iniciativa, implementación y gestión, indudablemente estamos hablando de una implementación del proyecto que debe contar con participación de las empresas públicas metropolitanas que estén dentro de la jerarquía de la Secretaría de Movilidad. Además, estas empresas públicas dan la posibilidad de poder hacer uso de su capacidad asociativa, de acuerdo a la Ordenanza No. 406; al Decreto Ejecutivo No. 582 o de la propia Ley Orgánica de Empresas Públicas, para formar estas alianzas estratégicas; sociedades de economía mixta o de más tipo de colaboración pública – privada, sin descartar la posibilidad de ser prestadores propios del servicio como Municipio de Quito.

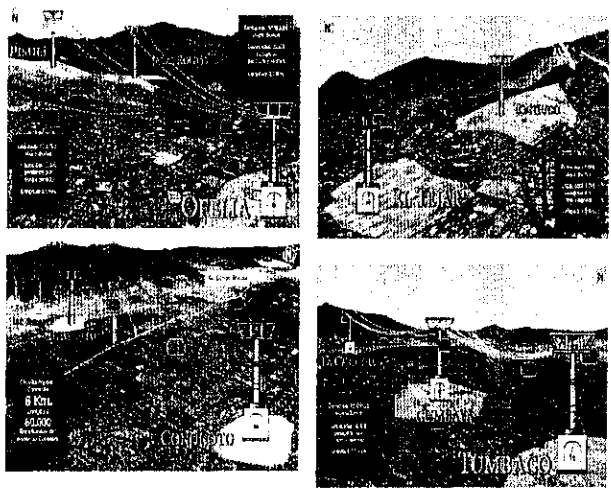
cy

• **ORDENANZA:**

CONDICIONES DE MOVILIDAD

- El análisis de las condiciones le corresponde a la SECRETARÍA DE MOVILIDAD
- Se establecerán considerando la red vial existente, accesibilidad, estacionamientos, transporte motorizado y no motorizado.

La APROBACIÓN, MODIFICACIÓN, REGULACIÓN Y MONITOREO del Subsistema le corresponde a la SECRETARÍA DE MOVILIDAD como administrador del sistema de transporte público



La ordenanza habla de lo que nosotros llamamos conexiones de movilidad, es decir, hace que se empodere en la Secretaría de Movilidad las condiciones que le corresponden del análisis, estableciendo redes viales existentes; estableciendo la accesibilidad al sistema, estacionamientos de borde o que tengan que ver con el propio subsistema. Transporte motorizado y no motorizado como parte de un sistema intermodal.

También habla sobre líneas, estaciones y paradas, sobre todo recalcando que la aprobación, modificación, regulación y monitoreo corresponderá a la Secretaría de Movilidad como administradora del sistema del transporte público, que en esta tarde se está discutiendo.

• **ORDENANZA:**



DEL PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO

USO DE SUELO Y ZONIFICACIÓN

• *Los usos de suelo para la implementación del equipamiento, comercio y servicios de carácter zonal, requerirán:*

- **INFORME FAVORABLE:**
COMISIÓN DE USO DE SUELO
- **RESOLUCIÓN Y APROBACIÓN:**
CONCEJO METROPOLITANO
- **ASIGNACIÓN:**
SECRETARÍA DE TERRITORIO

INFRAESTRUCTURA BÁSICA

• *Se adecuará la capacidad de carga de las redes de infraestructura y servicios básicos, especialmente para atender las necesidades de las personas con discapacidad.*

En cuanto al planteamiento urbanístico, menciona sobre todo la posibilidad real de regular el tema del uso de suelo, la zonificación; y, con informes favorables, como se había dicho en la Comisión de Movilidad, de la Comisión de Uso de Suelo y posteriormente del Concejo Cantonal, de su aprobación; asignándole esta tarea a la Secretaría de Territorio; y, en cuanto a la infraestructura básica, manda y sobre todo conceptualiza la adecuación que debería tener la capacidad de carga en las redes de infraestructura y servicios básicos, especialmente para que sea inclusivo este nuevo sistema, a las persons con discapacidad.

Ingresar a la sala de sesiones la concejala Ing. Anabel Hermosa, 15h34 (18 concejales)

ORDENANZA:

Las AFECTACIONES a los predios se determinarán en función del trazado de la línea de transporte y la implantación de la infraestructura, según los siguientes casos:

AFECTACIONES EN EL ESPACIO AÉREO	AFECTACIONES POR IMPLANTACIÓN DE TORRE	AFECTACIONES EN EL ÁREA DE LAS ESTACIONES Y PARADAS	AFECTACIONES EN PREDIOS INVENTARIADOS
----------------------------------	--	---	---------------------------------------

- ✓ Afectación de **BIENES MUNICIPALES**: Éstos podrán ser aportados al Subsistema, previa resolución del Concejo Metropolitano.
- ✓ Afectación y expropiación de **BIENES PRIVADOS**: Se establecerán los trámites de declaratoria de utilidad pública, cálculo de compensación y constitución de servidumbres.

- Los particulares afectados tendrán derecho a una justa compensación.

- El Municipio procurará buscar métodos alternativos de compensación.

La ordenanza también regula en cuanto a las afectaciones a los predios, en cuanto a la función del trazado de la línea; en cuanto a la línea del transporte y, según los casos de afectación en el espacio aéreo. Afectación por implementaciones de torres que son necesarias o también de las estaciones y paradas, al mismo tiempo, regulando la afectación de predios inventariados.

En cuanto al tema de compensaciones y pagos, la ordenanza menciona también cuando se podría dar los temas de compensación o pago en cuanto a los bienes afectados, a tener una justa compensación o buscar, incluso, como Municipio un método alternativo de compensación.

ORDENANZA:



DISPOSICIONES GENERALES

- ✓ La **SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA** actualizará el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) considerando los usos de suelo y afectaciones aplicables
- ✓ Todas las actuaciones en el territorio para el uso de suelo deberán obtener la **LICENCIA METROPOLITANA URBANÍSTICA (LMU)**
- ✓ Para el caso de la aprobación de las estaciones y paradas, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda emitirá el **INFORME PRECEPTIVO DE LOS COMPONENTES URBANOS ARQUITECTÓNICOS E INGENIERÍAS REQUERIDAS.**

DISPOSICIONES REFORMATORIAS

Ordenanza Metropolitana No. 194, del Sistema de Transporte Público:

CREA el "**Subsistema de transporte público de pasajeros por cable**":
"QUITO CABLES."

En cuanto a las disposiciones generales, se menciona claramente que es la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda que tendrá que actualizar el Plan de Uso y Ocupación del Suelo, considerando los usos de suelo y afectaciones aplicables relacionadas con este tipo de trazados. Todas las actuaciones en el territorio deberán obtener la Licencia Metropolitana Urbanística; y, para el caso de la aprobación de las estaciones y paradas, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda es la encargada de emitir el respectivo informe de los componentes urbanos, arquitectónicos e ingenierías requeridas.

Hay disposiciones reformativas, sobre todo en la Ordenanza Metropolitana No. 194, pues estamos creando, como decimos, no un sistema aparte sino un subsistema dentro de lo que nosotros denominamos el Sistema de transporte público de pasajeros por cable "Quito Cables".

Hasta aquí, señor Alcalde, señoras y señores concejales, la exposición de la Secretaría de Movilidad.

SEÑOR ALCALDE: Muchas gracias señor Secretario. Concejales Páez.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Muchas gracias. Yo tengo algunas observaciones que hacer respecto al proyecto de ordenanza para que puedan ser incorporadas por la Comisión de Movilidad y podamos proceder al segundo debate.

En primer lugar, me parece que es una iniciativa importante el que se incorporen estas nuevas tecnologías dentro del Sistema Integrado de Transporte y lo que yo pretendo con mis observaciones es, fundamentalmente, dejar claro que este es parte del Sistema Integrado de Transporte y, creo que, aclarar el texto de la ordenanza puede ser saludable en ese sentido. Por tanto, me parece que en el objeto de la ordenanza deberíamos dejar en claro que este subsistema es parte del Sistema Integrado de Transporte o sistema metropolitano de transporte público que es como está vigente, según la Ordenanza No. 194; y, por tanto que el régimen jurídico que está establecido para el sistema en general, es válido y está vigente para esta ordenanza. Pienso que eso deja con absoluta claridad que esto es un subsistema y como tal es parte de un sistema más general, por tanto insisto que en el artículo primero debería explícitamente señalar que esto es parte del sistema y por tanto el régimen jurídico es el que está vigente para el sistema integrado.

La segunda es con respecto a los artículos 6 y 19, me parece que hablan sobre lo mismo, creo que ahí debería aclararse. El artículo seis habla sobre el derecho de uso de línea y dice: "*Se entiende por derecho de uso de línea al derecho real del Municipio para utilizar el espacio aéreo*"; y, el artículo 19 habla: "*Sobre el derecho de uso del espacio aéreo*", me parece que ahí habría que articular para ponerlo de mejor manera.

Creo yo, que debería eliminarse el artículo sexto del capítulo de definiciones y más bien establecerse un artículo que incorpore los contenidos del 6 y el 19 al final, de tal manera de que en definiciones hayan definiciones; y, más bien en términos de derecho se estipulen al final para darle mayor precisión al debate.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 15h38 (19 concejales)

La otra y quizás una preocupación menos formal que las anteriores, y es que en el artículo ocho, cuando se habla de modalidades de gestión, en el literal c) se habla de gestión integral, me parece que deberíamos aclarar que implica cómo gestión integral, en tanto y en cuanto en el régimen jurídico del sistema metropolitano de transporte público asigna responsabilidades que son indelegables a la autoridad pública, por ejemplo, el hecho de dictar políticas, de fijar las condiciones del servicio y cuestiones como aquellas, porque el señalar la gestión integral directa por parte del sector privado podría prestarse a confusión y podría parecer que el sector privado es el que va a fijar las condiciones del servicio, los niveles de articulación con el resto de los elementos del sistema; las políticas tarifarias; y, eso creo que desdice de lo que aquí se ha señalado, porque aquí se ha planteado con claridad que esto es parte de un sistema integral y por tanto no se le puede asignar a un componente del subsistema la gestión integral por sobre lo que establecen regulaciones y políticas vigentes para el conjunto del sistema, es decir el todo es más que las partes y por tanto una parte no puede irse por sobre lo que se establece como condicionamiento para el conjunto. Entonces, yo creo que ahí debería establecerse eso con claridad.

También, debería vigilarse en este artículo o en este capítulo sobre la implementación y la gestión, lo que señala el propio régimen jurídico que establece que, eventualmente la autoridad pública puede delegar la operación de los sistemas del transporte público en cualquiera de sus modalidades al privado a través de un contrato de operación, yo creo que eso no está señalado aquí, y por tanto eso no es consistente con lo que dice el Régimen Jurídico para el Sistema Metropolitano de Transporte Público, a mí me parece que es una de las mayores fortalezas, el considerar un sistema, es decir, un conjunto de elementos interrelacionados por definiciones establecidas por el administrador del sistema que es la autoridad pública; y, esa autoridad no puede ser delegada y para poder vigilar el que se cumplan esas condiciones de servicio, la propia Ley de Tránsito y nuestro régimen jurídico establecen un mecanismo que es el contrato de operación y por tanto, esos elementos, me parece a mí, deberían estar claramente incorporados, de tal manera de darle sentido a lo que aquí se dice que es un subsistema parte de un sistema integrado.

Yo creo que este artículo 8 debería ser revisado a la luz de lo que establece la Ordenanza No. 194 que señalan el régimen jurídico.

Finalmente un elemento, quizás de forma, pero también me parece importante en la misma lógica, en el artículo 11 cuando habla del planteamiento urbanístico y de la movilidad, dice: *"Para definir las condiciones de movilidad que permitan el acceso a la infraestructura, se deberá considerar el análisis de los siguientes componentes: red vial existente, accesibilidad; estacionamientos y transporte motorizado y no motorizado"*, yo pienso que parte fundamental de la rectoría del sistema que lo tiene la Secretaría de Movilidad, es que se establezca la vinculación que tiene este elemento con el resto de elementos del sistema, es decir, si como está planteado, ha sido escuchado van a bajar desde Pisullí hasta el terminal de La Ofelia, que quede claro ¿No es cierto? ¿Qué va a suceder en La Ofelia? ¿Cómo la gente va a salir de La Ofelia a sus destinos finales? Esto me parece que es un elemento fundamental porque poner en este momento treinta mil personas más en La Ofelia, puede significar, si es que no está articulado a como funcionan los servicios troncales o el resto de alimentadores que salen de La Ofelia un colapso del sistema y, por tanto a mi me parece que la planificación adecuada, desde el punto de vista de la movilidad, debe lograr que si estos llegan a una estación como La Ofelia, o en el caso del sur me parece que está planteado que llegue a una parada no a una estación; a una parada, como se va a dar ¿No es cierto? Que todo ese flujo de personas que ingresan tenga la posibilidad de salir a su destino final. Esto es lo que le da sentido al concepto sistémico, potente, importante y parte fundamental de un concepto de solución del tema del transporte.

Así que, yo creo que debería incorporarse en el artículo once, la disposición de que los estudios de movilidad incorporen claramente cual será el vínculo de este sistema con el resto de elementos del sistema, en lo que tiene que ver con la integración física, operativa y tarifaria, fundamentalmente, que me parece que es lo que le puede dar sentido.

Lo último que quiero señalar, es que existen un par de observaciones en el informe de la Procuraduría, que me parece que no han sido atendidas. La primera dice: "Que en algunos artículos se hablan de un reglamento y por tanto debería constar una disposición transitoria que establezca plazos para la ejecución de ese reglamento; y, la segunda es que la disposición general primera debería considerar que en este momento el PUOS está en proceso de revisión, de acuerdo a lo que aprobamos cuando, perdón la reiteración, el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, siendo que estamos en este proceso de reforma del PUOS, me parece que la disposición general primera, coincido con el juicio de la Procuraduría, debería estar formulada en términos de reconocer estas características. Gracias.

CONCEJALA MSc. SOLEDAD BENÍTEZ: Gracias, señor Alcalde, algunas preocupaciones sobre el proyecto, coincidiendo con Carlos en que nos parece que es importante considerarlo dentro del sistema integrado de movilidad de transporte público y también preocupaciones porque no se han considerado los artículos 566 y 567 del COOTAD, que establecen tasas municipales y metropolitanas de la Sección XII, Capítulo IV, que creo que es importante considerarla tanto en los considerandos y también que se defina el tema del mecanismo para estas tasas, sobre todo en caso de que opere el sistema o administre el sistema un privado.

Una preocupación, con relación al artículo doce ¿Quién va a asumir los gastos de esta infraestructura? Insistiendo que la modalidad sea público – privado o privada. En el artículo 15 también, frente a la afectación y expropiación de los inmuebles privados si estamos hablando de que administrará un privado, también en caso de expropiación ¿Cuál sería la figura jurídica para expropiar, para entregarle ese bien a un privado? Y, frente a las disposiciones generales, la segunda establece que se saque la licencia metropolitana urbanística veinte, pero si opera el sistema el Municipio se contradice con el literal c) del artículo 56 de la Ordenanza No. 0156, que al público le exonera de esta licencia.

El señor Secretario, hablaba también de un modelo de gestión, sería importante tal vez incorporar en una transitoria, en qué tiempo se trabajará sobre ese modelo de gestión. Gracias señor Alcalde.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE: Yo quiero hacer unas observaciones respecto a la terminología jurídica de ciertos artículos. En el literal d) del artículo 13 dice: afectación de predios inventariados, ahí debe ir: *afectación de bienes inmuebles inventariados*, son temas que hay que pulirles aplicando la terminología jurídica exacta; y, también revisar los artículos 15, 16 y 17 ya que seguimos siendo repetitivos en las ordenanzas, ya cuando existe en la ley no hace falta poner en las ordenanzas, aquí en las ordenanzas al ser técnicas, no es aplicable eso *lo que abunda, no hace daño*; eso es bueno para los escritos de los abogados, los abogados ponemos en los escritos bellezas pero en las ordenanzas debemos ser técnicos.

Aquí hay un criterio que va a confundir, se habla de compensación ¿Qué es la compensación y qué es el justo precio en las expropiaciones? El justo precio, la doctrina habla de justo precio en las expropiaciones, no de compensación; la compensación habla el Código Civil, es una forma de extinguir las obligaciones, es



diferente, por lo que los artículos 15, 16 y 17 tienen que resumirse en un solo artículo, porque al hablar de justo precio; justo precio es lo que en economía se determina el valor de cambio, es decir con lo que me paga el Municipio yo puedo comprar un bien de iguales condiciones y características, es decir difiere muchísimo compensación y justo precio.

Coincido con el informe del señor Procurador que, se debe aplicar justo precio. Yo he resumido y ese es mi criterio en una sola propuesta: *"Artículo 15: Afectación y expropiación de inmuebles privados.- Si la afectación se diera en bienes inmuebles de propiedad privada, la máxima autoridad administrativa del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito resolverá la declaratoria de utilidad pública con fines de expropiación de la parte afectada y si fuera indispensable para la ejecución de la obra destinada al servicio público se impondrán las servidumbres reales necesarias para el efecto, de conformidad con la norma activa legal vigente"*.

En realidad ya tenemos la figura de expropiación; ya tenemos como podemos pagar en dinero; podemos pagar en permuta, etc., pero eso ya está en la normativa, tenemos en la Constitución de la República; tenemos el Código de Procedimiento Civil; tenemos la Ley Orgánica de Régimen de Contratación Pública, etc., en donde ya están estas normas, por eso yo considero, señor Alcalde y señores concejales, que los artículos 15, 16 y 17 se resuman en un solo artículo, de acuerdo a la literatura que yo he manifestado.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Gracias Alcalde, buenas tardes con todos y todas. Alcalde, si bien es cierto la ordenanza tiene muchas de las especificaciones técnicas de este subsistema de transporte, también es mi preocupación de que ésta debería estar enmarcada y debería ir a fortalecer el Sistema Integrado de Transporte para Quito, que es hacia donde hemos venido trabajando, de tal manera que podamos los ciudadanos tener un sistema donde podamos movilizarnos con un boleto único que también ha sido otro de los grandes principios, entonces enmarcar, yo creo que aquí no sobre el hecho de recalcar que debe pertenecer a un Sistema Integrado de Transporte.

En el capítulo III sobre la iniciativa, implementación y gestión, también tengo una preocupación en el artículo 8, modalidades de gestión, que ya lo había mencionado el compañero Páez. En el literal c) se habla de una gestión integral directa por parte del sector privado, yo creo que también aquí hay que aclarar e incluir que es

responsabilidad de la Administración Municipal la definición de políticas, directrices y también yo creo, la Administración General, si estamos hablando de una gestión integral directa me da la idea de que quien vaya a operar tiene la capacidad de definir una tarifa ¿Tal vez? Y cubrir sus costos de operación, yo creo que hay que dejar bien en claro que quien define estos temas que son importantes para el sistema metropolitano, es la Administración Municipal como autoridad única en el transporte. De ahí, que todos estos considerandos, no solamente las modalidades de gestión, deberían ir encaminados a esta integración modal, integración tarifaria e integración física.

En el artículo 12 también se habla de la infraestructura básica y los servicios, yo creo que también y como lo dije anteriormente, la infraestructura básica debe considerar ya la infraestructura actual del sistema, de tal manera que el cambio en las modalidades de transporte, sean éstas de los corredores de transporte, sistema convencional y, ojalá, el Metro como así lo estamos proponiendo tenga una integración, justamente, operativa y también en los temas de infraestructura, que no nos pase el tema de los buses articulados, yo creo que para eso hay estándares y modelos que definen un sistema integrado para que haya esta facilidad de los usuarios de moverse por las diversas formas y modalidades de transporte en la ciudad. Así que eso, Alcalde, quisiera que se considere tanto en el tema de infraestructura como en el tema de gestión para que se deje expresado tácitamente que esto tiene que corresponder a un Sistema Integrado de Transporte, al manejo del boleto único, a la integración tarifaria. Gracias Alcalde.

CONCEJAL MSc. PATRICIO UBIDIA: Buenas tardes con todas y con todos. La misma preocupación en el artículo 8 que ya se ha mencionado acá, el literal c), creo yo que se debería eliminar este literal, porque en realidad de lo que he escuchado y tengo entendido, esto pasa por un tema de una alianza público privada, el literal c) lo que se refiere es a una concesión expresa; así que pediría que se plantee bien y si está enmarcado esto en base a lo que dice la ordenanza de las alianzas públicas privadas, este literal del artículo 8 no debería constar aquí. Hablamos de un sistema, además, manejado por el Municipio y la rectoría la tiene el Municipio, así que sólo es una alianza, o más bien dicho entre los dos literales a) y b) estaría la definición correcta.

CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO: La ordenanza establece esta posibilidad de las alianzas estratégicas, también el Decreto Ejecutivo que ha

mencionado el señor Secretario de Movilidad; sin embargo yo quiero recordarles que la Ordenanza No. 406 también reconoce a otro sector como posible para lograr alianzas estratégicas. La ordenanza tiene un título más largo dice: *"Alianzas estratégicas entre las empresas público privadas y de economía popular y solidaria"*, entonces yo solicito que se complete el texto, tal cual dice la ordenanza.

Si bien es cierto, las empresas de economía popular y solidaria no podrán acceder, quizás a llevar adelante procesos más grandes pero habrán cosas más pequeñas que pueden estar tranquilamente participando. La Constitución del Ecuador reconoce a la economía popular y solidaria como uno de los sectores de la organización económica y así reza la ordenanza, entonces, por favor, ustedes han incorporado en el considerando pero ya en el texto no establece esto con claridad, esto en el artículo 7 y lo propio en el artículo 8, cuando también se habla de las modalidades de gestión. Se habla de la gestión integral directa del Municipio, se habla de la conformación de una alianza público privada y se habla de la gestión integral directa por parte del sector privado, faltaría el otro sector que es la de economía popular y solidaria, por favor.

El artículo 17 también es mi preocupación, coincido ahí con el compañero Pedro Freire, en cuanto al informe que presenta el señor Procurador, que establece claramente lo que significa la expropiación, cuando uno tiene que proceder a la expropiación y el informe del Procurador lo que está recomendando es que se ajuste de acuerdo a lo que establece la ley, ahí dice claramente: *"de conformidad con el artículo 446 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, ante una expropiación lo que se realiza con respecto del propietario del inmueble afectado es la indemnización y pago del mismo"*, es decir la compensación no cabe, y esa es su recomendación, señor Procurador. Sobre la base de ello, así como de acuerdo con el artículo 1584 del Código Civil, el término que se debe utilizar de forma general en el proyecto de ordenanza es la de pago y lo pone entre comillas; entonces creo que hay que acoger la recomendación y el informe legal del Procurador, porque en la ordenanza se establece que habrán compensaciones alternativas y no entendemos mucho eso, tal vez sea una permuta, pero que más, pero cuando la ley es clara, cuando hay expropiación lo que existe es el debido pago, el precio justo.

Me queda una preocupación, Alcalde, creo que es el artículo 14, posiblemente ahí una explicación, nada más, respecto de la aportación y afectación de inmuebles

públicos, hasta donde conozco, no soy abogada pero entiendo la ley, nosotros no podríamos estar aportando bienes públicos, está prohibido por la ley; sin duda aquí el artículo dice: tendrá que pasar por el Concejo, hablamos de bienes inmuebles municipales de uso privado o de uso público, esto hay que tener mayor claridad y certeza, porque nosotros estamos prohibidos por ley aportar con bienes públicos, entonces ahí quisiera que se aclare un poco más este tema.

Finalmente, Alcalde, en una de las sesiones del año pasado, en el mes de diciembre, de regreso de su viaje a Francia, usted dentro de los informes que nos entregó, nos supo manifestar que: *"usted conversó con la Alcaldesa de París, con la señora Annie Hidalgo y que había logrado la posibilidad de un financiamiento de 200 millones de dólares para el Sistema de Quito Cables, esto con la Agencia Francesa de Desarrollo"*, teniendo como marco los acuerdos con la Alcaldesa, entonces, yo le pregunto, Alcalde, cuando hablamos ahora de concesión, cuando hablamos ahora de alianza estratégica, ¿Cómo quedan estos acuerdos internacionales? ¿Vamos a usar ese financiamiento o no? ¿Cuál es esa relación que existe con la Alcaldía de París? ¿Cómo quedan nuestras relaciones internacionales, en ese sentido?

Además, también usted mencionó que tendríamos la asistencia técnica gratuita, es decir que no nos costaría nada, que serían apoyos no reembolsables, justamente, para un sistema de movilidad alternativo. Entonces, señor Alcalde, yo le envíe a usted, hace más de un mes, una carta preguntándole respecto de todo lo que usted logró en estos viajes, a fin de saber en que estado se encuentra todo esto que usted informó.

Finalmente, decir cuáles son las ventajas y las desventajas, es decir ¿Nos beneficia o no este crédito internacional? ¿Por qué ahora concesiones? ¿Qué mismo vamos a hacer? Gracias Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Antes de continuar con las intervenciones, creo que es importante aclarar lo señalado por la concejala Maldonado, debo informar que la Alcaldía de París no otorga créditos ni financiamiento, yo señalé que por un lado, mantuve un encuentro con la Alcaldesa de París Anne Hidalgo, para hablar de diversos temas de cooperación; y, por otro lado dialogue con la Agencia Francesa de Desarrollo, ahí sí, para explorar opciones de financiamiento para varios proyectos, incluyendo el de metrocables, por lo tanto no creo que es prudente confundir lo uno con lo otro. La reunión, insisto, con la Alcaldesa de París fue en el marco del

fortalecimiento y los nexos de cooperación entre las dos ciudades; mientras que la reunión, esa sí, con la Agencia Francesa de Desarrollo tuvo como objeto el explorar mecanismos de financiamiento, que siguen siendo explorados, justamente, concejala.

Le debo informar ahora nuevamente, tal como lo hice en aquella ocasión, que de lo que se conversó con la Agencia Francesa de Desarrollo, es de la posibilidad de que otorgue financiamiento, ya sea de manera directa al Municipio o a las empresas que deseen participar de las alianzas público privadas, este tipo de mecanismo es viable, ha funcionado muchísimas veces, por lo tanto esa opción sigue vigente y está siendo explorada, justamente, es una gran alternativa que está disponible y que sin duda podría contribuir de manera importante para convertir a este proyecto en realidad, por lo tanto, debo decirle con satisfacción que esa opción sigue siendo vigente y que está siendo explorada no solamente como una opción de financiamiento directo al Municipio sino también como una opción de financiamiento al sector privado.

La Agencia Francesa de Desarrollo brinda financiamiento no solamente al sector público sino también al sector privado que participe en proyectos de interés público, como por ejemplo una alianza público privada para el desarrollo del proyecto de los metrocables; y, por otro lado se sigue trabajando en el establecimiento del esquema de cooperación técnica en diversas áreas, ahí sí con la Alcaldía de París, con el taller de desarrollo urbano de la Alcaldía de París como también, por cierto, con la Agencia Francesa de Desarrollo que dentro de su amplio portafolio cuenta con fondos para el desarrollo de asistencia técnica en diversas áreas pero sobre todo aquellas relacionadas con el desarrollo sustentable y de manera particular, para nuestro interés, de movilidad sustentable.

CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO: Un tema muy corto, tendremos que revisar el acta.

SEÑOR ALCALDE: Claro.

CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO: Me deja en duda, es decir no todo lo que usted ha dicho, solamente este dato que yo tengo, tal vez la redacción del acta de la sesión del mes de diciembre está mal; ahí quisiera pedirle al Secretario...

SEÑOR ALCALDE: ¿Qué parte es la que le preocupa?

CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO: Este tema que yo tengo el dato preciso que son los acuerdos con la Alcaldesa de París y esta relación con la Agencia Francesa, tal vez, la redacción Alcalde, nada más, eso es lo único que quiero decir que hay que revisar el acta, a fin de ver si está bien redactado.

SEÑOR ALCALDE: Yo le puedo garantizar, concejala...

CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO: No dudo de lo que usted dice Alcalde, tal vez el acta está mal, nada más...

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Disculpe, señor Alcalde, nos estamos desviando del tema.

SEÑOR ALCALDE: Así es, nos estamos desviando del tema...

CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO: No creo que afecte en nada, si me permite, lo único que estoy pidiendo es que revisemos el acta para que esté tal cual el Alcalde está manifestando.

SEÑOR ALCALDE: Yo creo que ya lo estamos explicando, concejala, si hubo algún error en el acta, se tendrá que corregir; pero creo además que es lógico lo que estoy diciendo y yo le puedo garantizar que eso es tal cual lo que dije. La reunión con la Alcaldesa de París fue para tratar cierto tipo de temas, la Alcaldía de París no financia otras alcaldías, eso es lógico, es evidente; cuando comenté el tema del financiamiento fue cuando informé de la reunión que mantuve con la Agencia Francesa de Desarrollo, le puedo garantizar que eso quedó claramente establecido en aquella ocasión. Concejala Chacón.

CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN: Buenas tardes, señor Alcalde, señoras y señores concejales y ciudadanos que nos acompañan el día de hoy, simplemente quería hacer una pequeña clarificación de algunos temas que han surgido en este debate, señalados por algunos concejales.

Con respecto de la integración del subsistema de metrocables al Sistema Integrado de Transporte público, no es más allá de que pueda mencionarse expresamente en el objeto de la ordenanza. Sí creo que es importante tener muy en claro que en las disposiciones reformativas se está agregando al subSistema de Quito Cables como



parte del sistema de transporte integrado, el sistema de transporte público de pasajeros; lo que inmediatamente implica que el subsistema está dentro del marco normativo de la Ordenanza No. 194 que está dentro del marco normativo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; que está integrado en el marco normativo de la Constitución y al ser este un sector estratégico, por supuesto, que el gobierno autónomo descentralizado siempre se guarda la rectoría del sistema, más allá de que el modelo de gestión incluya diferentes tipos de alianzas que están aprobadas por nuestra Ordenanza No. 406 y por el nuevo Decreto aprobado por el Presidente de la República.

Siempre en un sector estratégico como el transporte público, es el sector público el que se guarda la rectoría, más allá de cómo se gestiona ese transporte, por lo tanto sería imposible e ilegal, sin necesidad de que conste en la ordenanza sino ya como el marco normativo lo establece y nosotros lo estamos regulando, que el privado fije una tarifa, esa es una facultad exclusiva de los gobiernos autónomos descentralizados dentro de la regulación que les compete. Entonces, sí me parece importante señalar que el Sistema de Quito Cables es como un subsistema dentro del Sistema Integrado de Transporte, más allá de que, tal vez, se puedan hacer unas precisiones en la ordenanza, el hecho de que se esté reformando la Ordenanza No. 194 para incluir como uno de los subsistemas a Quito Cables ya implica que toda la legislación y la normativa que se aplica al sistema de transporte de pasajeros se aplicará, por supuesto, al Sistema de Quito Cables; integraciones físicas, tarifarias, operativas, etc.

Finalmente debo señalar que esto también, a riesgo de ser reiterativa, implica que estamos regidos por la Ley de Tránsito y por las formas de asociación público privado que existen tanto a nivel local como a nivel nacional. Gracias.

CONCEJALA SRTA. CARLA CEVALLOS: Buenas tardes Alcalde, buenas tardes con todos. Revisando la ordenanza hay un tema que me preocupa y creo que debe tomarse en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad así como de los adultos mayores, tanto respecto a las tarifas del servicio así como la infraestructura e instalaciones que se requiere. Esto se lo debe hacer para que luego el control de los grupos de atención prioritaria sea bueno y no tengamos, más tarde, inconvenientes y que desde la ordenanza podamos ya tener plasmado. Sobre lo demás, no tengo ninguna observación.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Señor Alcalde, señores miembros del Concejo; el COOTAD desde el artículo 274 hasta el artículo 283 recoge todos los modelos de gestión; gestión directa, delegada, compartida, formas de economía mixta, no estamos contraviniendo lo que dice la norma jerárquica superior. Corroboro lo que dice la concejala Daniela Chacón, la rectoría la seguimos ejerciendo como una competencia exclusiva y con una facultad privativa como gobierno autónomo descentralizado.

El artículo dos, establece el ámbito de aplicación, no solamente se refiere a la aprobación, hablamos de implementación, estudios, diseño, estrategias, operación, administración, la explotación de todo el subsistema.

Esta ordenanza no va a establecer directrices de carácter operativo, si es que hay un flujo mayor a La Ofelia, tenemos el Secretario de Movilidad, el Gerente de la Empresa que tendrán que hacer los ajustes operativos, eso se entiende que será así. Esta ordenanza tampoco dice que va a inducir demanda al proyecto Metro y en efecto va a lograr eso, consiguiendo aportar mayores niveles de sustentabilidad en la demanda porque está aproximando masas humanas de la periferia occidental y oriental hacia lo que es el hipercentro en la parte longitudinal – central y donde se desarrolla el proyecto metro.

Yo lo que solicito, por favor, y este es un procedimiento parlamentario que venimos insistiendo, es que las y los concejales nos hagan llegar los comentarios pero con las propuestas de texto: sustitúyase, reemplácese este texto por este otro; añádase este texto, para poder procesar mejor, porque tenemos aquí muchísimos comentarios, obviamente también observaciones con un sustento jurídico más profundo que lo hemos recogido pero el pedido es para poder facilitar el trabajo de la Comisión que nos hagan llegar, justamente, sus comentarios por escrito y también las propuestas de texto que observan que deben ser incluidas, modificadas, suprimidas, añadidas a este proyecto de ordenanza.

Sí hace falta una disposición transitoria, y estábamos a la espera del criterio jurídico del Procurador, para poder determinar si procede un reglamento de aplicación a la ordenanza y ahí establecer un plazo de 90 días para que se desarrolle este reglamento y se ponga a consideración del Concejo.

Se ha observado lo que dice la Ordenanza No. 194, lo que dice el COOTAD y lo que están indicando las diferentes Resoluciones y Decretos que se han emitido y en función de eso estamos elaborando esta ordenanza.

El artículo 8 que es el que ha causado preocupación, no está contraviniendo de ninguna manera norma jerárquica superior; no está afectando los conceptos en cuanto a los modelos de gestión, eso es lo que queremos enfatizar.

Insisto, en el pedido, señor Alcalde, que nos hagan llegar los comentarios y las propuestas de texto para poder procesar en la Comisión y facilitar el segundo debate.

SEÑOR ALCALDE: Una vez que hemos escuchado todos los comentarios y observaciones de los señores concejales, damos paso al señor Secretario de Movilidad para que absuelva algunas inquietudes.

DR. DARÍO TAPIA – SECRETARIO DE MOVILIDAD: Gracias señor Alcalde. Decir que, indudablemente, quitar el literal c) del artículo 8 sería muy contraproducente por la única razón de que este momento es parte del sistema que estamos operando. Sí leemos el artículo 8 dice: Gestión integral directa por parte del sector privado y si hay que aclarar que es en el tema de explotación y de operatividad, pero no ponerlo limitaría al Municipio de Quito de no tener otras opciones a más de las alianzas públicas privadas y de la gestión directa. Por ejemplo, en este momento ya se está teniendo una gestión por parte del sector privado, su integralidad, en el transporte convencional de bus, nosotros entregamos en su totalidad con el denominado título habilitante que se llama "contrato de operación"; de hecho el literal c) del artículo 8 debería estar como gestión integral directa del sector privado, sin embargo creo que es incluso repetitivo decir que ni las políticas ni la parte de planificación y regulación puede ser, eso sería en contra de toda normativa directa, pero hay que aclararla que hablamos de explotación y de la operación misma del tema por medio de los contratos de operación.

Luego, señor Alcalde, señalar que esta ordenanza es justamente de un subsistema porque sabemos que cubre un gran sistema, un paraguas grande que es el Sistema de Transporte y que en Quito se lo denomina "Sistema Metropolitano Integrado de Transporte Intermodal"; y, que en este caso esto llega a ser una parte de la solución integral con un sistema intermodal que tendrá que ser afectado también y estudiado

por la Secretaría en su momento, cuando opere, para no sobrecargar la demanda de terminales operacionales, por ejemplo de transferencia; en donde indudablemente esto más que ser una política de ordenanza, sin duda alguna tiene que ser cumplida la disposición nacional y también la local, en cuanto a las ordenanza, señor Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Muchas gracias, señor Secretario, no habiendo más observaciones declaro conocido en primer debate el proyecto de ordenanza en discusión.

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

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (20), RESUELVE DAR POR CONOCIDO EN PRIMER DEBATE EL PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE CREA Y REGULA EL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE