

ACTA No. 2018 – 241 – O

SESIÓN ORDINARIA DE 13 DE DICIEMBRE DE 2018

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

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

- | | |
|---------------------------|-----------|
| 1. SR. JORGE ALBÁN | CONCEJAL |
| 2. ING. CÉSAR BENALCAZAR | CONCEJAL |
| 3. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ | CONCEJALA |
| 4. ABG. EDUARDO DEL POZO | CONCEJAL |
| 5. DR. PEDRO FREIRE | CONCEJAL |
| 6. ABG. SERGIO GARNICA | CONCEJAL |
| 7. DR. MARIO GRANDA | CONCEJAL |
| 8. ABG. MARIO GUAYASAMÍN | CONCEJAL |
| 9. ING. ANABEL HERMOSA | CONCEJALA |
| 10. LIC. LUISA MALDONADO | CONCEJALA |
| 11. DRA. RENATA MORENO | CONCEJALA |
| 12. ING. CARLOS PÁEZ | CONCEJAL |
| 13. ECO. LUIS REINA | CONCEJAL |
| 14. ABG. RENATA SALVADOR | CONCEJALA |
| 15. LCDO. EDDY SÁNCHEZ | CONCEJAL |
| 16. SRA. IVONE VON LIPPKE | CONCEJALA |

ADEMÁS ASISTEN LOS SIGUIENTES FUNCIONARIOS:

ING. RAMIRO VITERI CASARES	ADMINISTRADOR GENERAL
DR. GIANNI FRIXONE ENRÍQUEZ	PROCURADOR METROPOLITANO
ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO	SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.

SEÑOR ALCALDE: Muy buenos días señoras y señores concejales, público presente. Bienvenidos a la presente sesión ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito.

Señor Secretario, por favor, dígnese constatar el quórum.

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

SEÑOR ALCALDE: Una vez constatado el quórum declaro instalada la presente sesión ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, al amparo de lo dispuesto en el artículo No. 318 del COOTAD. Por favor, señor Secretario dé lectura al orden del día.

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

SEÑOR ALCALDE: Observaciones al orden del día.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Francisco Chicaiza, a las 09h22 (17 concejales).

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias Alcalde, buenos días compañeros compañeras concejales concejales, público presente.

Quisiera pedir el apoyo de los compañeros concejales para agregar dos puntos. Uno que se explique y se presente los documentos, los estudios; y, el proceso de licitación sobre lo anunciado por usted en la Sesión Solemne, de la ampliación de la línea uno Metro de Quito del Labrador a la Ofelia.

Dos, se nos explique la misma manera la situación y el estado de la denominada "Solución Guayasamín ", esto en función de que el Presidente de la República, ha hecho un anuncio de la construcción del Metroférico, y ahí sabemos los que somos parte del Concejo Metropolitano, que hay una serie de condiciones contractuales con la empresa China, una de ellas es la exclusividad para la realización de proyectos de movilidad de los valles hacia el centro; y,

Tercero, ¿qué pasó con la suspensión de la sesión extraordinaria de 30 de noviembre de 2018 convocada por usted?.

Eso elevo a moción que se incorpore como punto cuatro, para información del Concejo.

SEÑOR ALCALDE: Respecto a los dos primeros temas, evidentemente se debe preparar una presentación, con mucho gusto lo podemos hacer en una próxima sesión.

Respecto al tercer tema aprovecho para comentar ya que me parece importante hacerlo. Evidentemente, la sesión que estaba convocada para ese día no se podía desarrollar, frente a lo que en ese momento era un anuncio y una paralización por parte del taxismo, no existían las condiciones como para que una sesión de esa naturaleza pueda desarrollarse.

Tenemos pendiente el tema y lo vamos a presentar de forma inmediata, me refiero a los informes que estaban contemplados para esa sesión. Además aprovecho para informar que se ha presentado desde el ejecutivo un proyecto de reforma a la Ordenanza, con el objeto de ampliar el plazo para el proceso como saben, porque este plazo ya venció.

Tengo entendido señor Presidente de la Comisión de Movilidad que usted ya ha recibido dicho proyecto, estamos listos a debatirlo de manera inmediata, porque insisto, se refiere exclusivamente al tema de ampliación del plazo.

Los otros temas tienen que ser discutidos de manera profunda, por lo tanto, lo que quisiera plantearles es tomando en cuenta su postura respecto a este proyecto de Ordenanza señor concejal Sánchez, convocar para mañana mismo a una sesión extraordinaria, donde se puedan presentar los informes que estaban previstos para esa sesión y también de considerarlo así, avanzar en el tratamiento de este proyecto de reforma a la Ordenanza para ampliar el plazo.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Alcalde, estando en uso de la palabra. Frente a los requerimientos que he solicitado, sería bueno que si no se trata hoy por el requerimiento de información, que se ponga al menos fecha para tratar un tema tan importante y de mucha responsabilidad con los quiteños sobre los dos anuncios, sobre la extensión de la línea uno; y, sobre un proyecto “Metroférico”, anunciado por el Presidente de la República.

Sobre el tercero. Entiendo Alcalde como corresponde y dispuso previamente el Concejo, debemos recibir la información de parte de la Secretaría de Movilidad y de la Agencia Metropolitana de Tránsito para que el Concejo, como máximo Órgano, decida qué es lo que pasa.

Me sorprende lo que menciona sobre una prórroga en el plazo, eso entiendo que una vez que recibamos esa información, ahí el Concejo decidirá cuál es el camino más expedito para ver las posibilidades de solución, frente a la información que debe entregar la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Adicionalmente es necesario que se nos mantenga informados, sobre los procesos que mantiene y que el Concejo resolvió remitir a la Fiscalía, para dar de baja los cupos que no tienen ningún sustento legal, en lo que es los incrementos de títulos habilitantes para la modalidad de taxi.

Entonces sí es importante hacer un seguimiento permanente, para tener informado al Concejo.

SEÑOR ALCALDE: Justamente sobre eso versan los informes señor concejal, sobre lo que ha señalado. Ahora, una cosa es esa que insisto voy a convocar para mañana mismo a una sesión para la presentación de esos informes, y otra es la necesidad.

Señor Procurador quizá usted puede aclarar el tema, sobre la necesidad imperiosa que tenemos de ampliar el plazo, eso es algo que se tiene que hacer independientemente del contenido de los informes que por supuesto se van a presentar.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Sin ánimo de polemizar. El tema es que quién va a decidir qué es lo que va a hacer es el Concejo, no el señor Procurador, ni el señor Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Tal vez no me escuchó bien señor concejal, en ningún momento he dicho eso, por favor, escuchémonos bien antes de señalar una cosa como la que usted ha dicho, que evidentemente no es lo que yo dije.

Lo que estoy señalando es que el señor Procurador quizá puede dar información respecto a la necesidad de ampliar el plazo, eso es lo que dijo.

DR. GIANNI FRIXONE, PROCURADOR METROPOLITANO: Señor Alcalde, señores concejales muy buenos días.

Efectivamente la Ordenanza respectiva se encuentra con el plazo vencido y es necesario...

SEÑOR ALCALDE: Para aclarar señor concejal la necesidad, es en relación a lo que dijo el concejal Garnica. Continúe.

DR. GIANNI FRIXONE, PROCURADOR METROPOLITANO: Gracias señor Alcalde.

Efectivamente es necesario considerar la ampliación del plazo, que solamente puede darse a través de una reforma a la Ordenanza correspondiente, es lo que podría informar en ese sentido.

Obviamente el proceso de aprobación de una Ordenanza tiene que ser conocido por el Concejo, discutido en dos debates; y, en la eventualidad si el Concejo así lo considera, determinará los plazos correspondientes para la ampliación de ser el caso.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: En efecto, ha recibido la Presidencia de la Comisión un proyecto de Ordenanza que únicamente afecta el plazo establecido en las Ordenanzas anteriores. Respecto de este tema he respondido por escrito, que la

Comisión no puede tratar esa iniciativa legislativa, hasta que se cumpla lo dispuesto en la Resolución de Concejo No. 313 y 314, que establecía que serán receptados los informes de la AMT y la Secretaría de Movilidad, previo a tratar y a resolver cualquier tema.

Entonces es importante la sesión que usted va a convocar, para poder conocer estos informes y en función de las resoluciones que se tomen, avanzar.

Es criterio también de la Presidencia de la Comisión, que en realidad el plazo es lo más importante a tratarse, pero también los otros temas, lo que citó la concejala Luisa Maldonado, plazo, mecanismo; y, número de aplicantes, que van a terminar siendo objeto de la entrega de informes de constitución jurídica, que les da como viable el proceso.

Es importante convocar para mañana para tratar esos informes, e inmediatamente proceder a tratar las iniciativas legislativas que tengan que tratarse y que impliquen reformas a la Ordenanza.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Buenos días público presente, concejalas, concejales, Alcalde.

Quisiera un cambio en el orden del día, en el número siete, en dónde es la presentación de la Directora Ejecutiva de la Fundación Teatro Nacional Sucre, en que no sea solamente el conocimiento sino conocimiento y resolución al respecto. Elevo a moción.

Alguien apoya la moción. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Someta a votación ordinaria la moción presentada.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí señor Alcalde, señoras y señores integrantes del Concejo, sírvanse levantar la mano quienes están de acuerdo con la moción formulada por la concejala Ivone Von Lippke.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓			
2. ING. CÉSAR BENALCAZAR		✓		
3. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
4. LIC. SUSANA CASTAÑEDA				✓
5. ABG. DANIELA CHACÓN				✓
6. SR. FRANCISCO CHICAIZA	✓			
7. ABG. EDUARDO DEL POZO		✓		
8. DR. PEDRO FREIRE	✓			
9. ABG. SERGIO GARNICA		✓		
10. DR. MARIO GRANDA		✓		
11. ABG. MARIO GUAYASAMÍN	✓			

12. ING. ANABEL HERMOSA		✓		
13. LIC. LUISA MALDONADO	✓			
14. DRA. RENATA MORENO		✓		
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓			
16. SR. MARCO PONCE				✓
17. ECON. LUIS REINA	✓			
18. ABG. RENATA SALVADOR	✓			
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ		✓		
20. MSc. PATRICIO UBIDIA				✓
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO		✓		
VOTACIÓN TOTAL	10	8	0	4

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Diez votos a favor señor Alcalde, por lo tanto no existiendo la mayoría requerida en el Artículo 318 del COOTAD, no es posible aprobar la moción.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Buenos días con todos, con todas.

Alcalde la preocupación del tema de taxis usted ya ha explicado, ha pasado más del tiempo necesario, estaba bien no convocar en la semana que implica tener que atender todas las festividades de la ciudad, pero esperábamos que el día lunes ya podamos tratar porque es urgente, no solamente es el plazo sino también el mecanismo de la asignación de cupos; y, el número.

Entonces hay que debatir eso, hay que discutir, hay que ver que hace. Estamos fuera del tiempo, yo no quisiera Alcalde pensar que usted está dilatando esto a propósito, porque efectivamente hay un informe de por medio respecto de dar de baja estos incrementos de cupos de forma ilegal, eso ya hay que resolver Alcalde. Y por supuesto está atado lo uno a lo otro, primero es el informe y luego entonces la reforma.

Lo que ha dicho el concejal Sánchez, respecto de que se tiene que procesar al interior de la Comisión la propuesta de reforma yo digo que sí, pero también puede pasar directamente al Concejo, no hay en eso creo que inconveniente porque hay que dar trámite y resolver eso.

Nosotros como Concejo Metropolitano y me permito hablar por todos, porque he visto esa voluntad, queremos dejar cerrado ese proceso Alcalde, estamos a un paso de poder hacerlo, entonces yo sí le pido que convoque de forma inmediata, ya es viernes es decir hemos perdido dos semanas adicionales al vencimiento de plazo y no está bien, no esperemos que venga la gente a gritar afuera, que quieran presionar de esa manera, sino

que asumamos corresponsabilidad lo que nos corresponde Alcalde. Ese es el pedido que le hago.

SEÑOR ALCALDE: Justamente concejala, la idea sería que mañana se traten las dos cosas. Por un lado los informes; y, por otro lado al menos la reforma del plazo, porque entiendo que en los otros temas nos vamos a demorar en discutir y llegar a consensos, por lo que es indispensable ampliar el plazo, eso de cajón debe ir de arranque. Por eso es que nosotros nos habíamos permitido plantear un proyecto de reforma en ese sentido por el momento, mientras nos ponemos de acuerdo todo lo demás que ustedes saben que eso va a tomar tiempo.

Insisto en el planteamiento, una opción podría ser la que usted dice señora concejala, mañana recibir los informes de la AMT y la Secretaría de Movilidad; y, por otro lado avanzar en el tratamiento de la reforma a la Ordenanza para ampliar el plazo del proceso, porque ese plazo ya venció. Mientras tanto podemos avanzar en todo lo demás, eso era lo que nosotros queríamos proponer pero obviamente estamos a lo que ustedes señalen.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Gracias Alcalde. Hay que debatir todo, lo habíamos dicho ya la vez anterior, pero si vemos que no hay acuerdo pues aprobamos lo que hay acuerdo Alcalde, pero hay que debatir todo, número, mecanismo; y, plazo.

Obviamente esto después del informe porque está así la resolución, sólo quiero recordarle algo, no hay problema por mi parte al menos en tener la sesión mañana, porque ya estamos pasados muchísimo el tiempo, sin embargo mañana es el día del funcionario municipal, nosotros no tenemos por qué ir a festejar y esto lo sentimos en el alma somos municipalistas. Pero sí me preocupa por los funcionarios.

SEÑOR ALCALDE: Podemos hacerlo mañana en la mañana, vamos a ver cómo nos organizamos para eso.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE: Gracias Alcalde. Este es un tema jurídicamente complicado. Creo que las Ordenanzas son actos decisorios de carácter obligatorio para todos y definitivamente no se ha cumplido.

Hemos dejado pasar tanto tiempo, yo mocioné en la sesión anterior que se discuta el plazo porque ya estábamos a un día de que fenezca, pero no tuve el apoyo de los señores concejales, ampliemos el plazo en esta sesión y discutimos lo demás después.

Es por Ordenanza, son dos debates indudablemente. Pero no nos damos cuenta que ya estamos cayendo en el incumplimiento que es un delito también, entonces pueden ejercer el derecho los señores taxistas y decir que hay un incumplimiento por parte del Concejo y eso no es factible.

Creo que es un tema delicado, no analizamos las decisiones que tomamos, no analizamos jurídicamente, no discutimos estos temas que en el futuro nos va a traer problemas jurídicos que no es conveniente para el Concejo por imagen también. No podemos estar incumpliendo las Ordenanzas señor Alcalde y señores concejales, yo creo conveniente que inmediatamente se discuta el plazo antes de tener más problemas.

SEÑOR ALCALDE: Coincido plenamente con usted concejal esa es mi propuesta, estamos frente a un plazo ya vencido, por eso es que se envió ya a la Comisión una propuesta de reforma a la Ordenanza para ampliar el plazo, insisto, mientras se discute lo demás.

Pero obviamente la mayoría es la que decide.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Quiero insistir en la observación que hizo Eduardo Del Pozo, dejemos esta discusión, si usted va a convocar es potestad suya convocarlo y discutimos ahí el tema.

SEÑOR ALCALDE: Lo que estamos definiendo es si vamos a sólo recibir los informes o si podíamos tratar la reforma a la Ordenanza para ampliar el plazo. Esa es la discusión.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Me parece que usted puede presentar los dos temas de manera global.

SEÑOR ALCALDE: Simplemente pedir luz verde señor Presidente de la Comisión, para que si la Comisión no abordó el tema, tratarlo directamente en el pleno. Ese es el tema.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Como manifesté. Primero tiene que dar cumplimiento a las resoluciones 313 y 314, recepción de los informes en este orden, de la AMT respecto del requerimiento que fue objeto inclusive ya del traslado a la Fiscalía; y, recepción de la Secretaría de Movilidad respecto de todo el proceso de regulación de taxis y resolución al respecto. Ahí en el ejercicio soberano del máximo Órgano de gobierno que es el Concejo, iremos resolviendo si solamente delimitamos el tiempo de plazo o abordamos lo que la concejala Luisa Maldonado manifestó, tiempo o plazo, mecanismo; y, número.

Esto creo que es saludable, iniciar el debate y llevar a cabo resoluciones, toda vez que las mismas normativas la 177, la 195; y, la 232, contienen ya disposiciones expresas que nos permiten con esas herramientas resolver este problema respecto insisto, del mecanismo, número; y, plazo, tenemos las herramientas ahí.

Entonces sería bueno debatir o explorar el camino que tenga que hacerse. Debo felicitar a la Secretaria de Movilidad que presentó ya un informe con alternativas y con propuestas inclusive de reformas que pueden viabilizar la discusión del Concejo de una manera mucho más productiva, en ese sentido ha avanzado muy bien la Secretaría y

tenemos ahí herramientas que nos van a permitir poder discutir de manera más fructífera.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO: Gracias Alcalde. Solamente para puntualizar, se han topado muchísimos temas pero creo que sí vale señalarlos, de suerte que no queden en el aire algunos de los puntos que se han señalado.

Lo acaba de señalar el concejal Sánchez respecto de los informes de la AMT, tema taxis, plazo; y, hay algunos PUAEs que están pendientes, listos para la aprobación de parte de la Comisión. También lo que acaba de señalar el concejal Sergio Garnica, el tema de la Solución Vial Guayasamín, ¿cuál es el estado actual de ese proceso contractual?.

Así mismo los estados de la ampliación de lo que usted ha señalado en la sesión de Concejo, que son puntos que efectivamente tienen que estar considerados en las próximas sesiones de manera prioritaria.

Solo era para puntualizar aquello y creo que ya no discutamos más estos puntos, más vale procedamos ya con el orden del día como está planteado.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, a las 09h39 (18 concejales).

Sale de la sala de sesiones el concejal Ing. César Benalcázar, a las 09h39 (17 concejales).

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Cambiando de tono, no puedo dejar de mencionar esto. Pero visto lo que aconteció ayer y lo que puede ocurrir el día domingo, le quería solicitar Alcalde, que disponga a la EPMMOP que limpie la Plaza Indoamérica y le ponga agua en la pileta.

SEÑOR ALCALDE: Estoy plenamente de acuerdo concejal. Considero una brillante intervención de su parte la que acaba de realizar, plenamente de acuerdo.

Queda aprobado el orden del día. Pasemos al primer punto por favor.

ORDEN DEL DÍA

I. Himno a Quito.

II. Conocimiento y aprobación de las siguientes actas del Cuerpo Edilicio:

- 1. Acta No. 204 – O, de la Sesión Ordinaria de 22 de marzo de 2018.**

SEÑOR ALCALDE: ¿Alguna observación?. Someta a votación ordinaria la aprobación del acta.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Señoras y señores integrantes del Concejo, por favor sírvanse levantar la mano quienes están de acuerdo con la aprobación del Acta No. 204 – O.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓			
2. ING. CÉSAR BENALCAZAR				✓
3. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
4. LIC. SUSANA CASTAÑEDA				✓
5. ABG. DANIELA CHACÓN				✓
6. SR. FRANCISCO CHICAIZA	✓			
7. ABG. EDUARDO DEL POZO	✓			
8. DR. PEDRO FREIRE	✓			
9. ABG. SERGIO GARNICA	✓			
10. DR. MARIO GRANDA	✓			
11. ABG. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
12. ING. ANABEL HERMOSA	✓			
13. LIC. LUISA MALDONADO	✓			
14. DRA. RENATA MORENO	✓			
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓			
16. SR. MARCO PONCE	✓			
17. ECON. LUIS REINA	✓			
18. ABG. RENATA SALVADOR	✓			
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
20. MSc. PATRICIO UBIDIA				✓
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓			
VOTACIÓN TOTAL	18	0	0	4

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Con el voto favorable de los presentes señor Alcalde y el voto salvado de quienes no estuvieron presentes en la referida sesión, queda aprobada el Acta No. 204 - O.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (18), **RESUELVE:** APROBAR EL ACTA No. 204 – O, DE LA SESIÓN ORDINARIA DE CONCEJO DE 22 DE MARZO DE 2018.

2. Acta No. 205 – E, de la Sesión Extraordinaria de 28 de marzo de 2018.

SEÑOR ALCALDE: ¿Alguna observación?. Someta a votación ordinaria la aprobación del acta.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Señoras y señores integrantes del Concejo, por favor sírvanse levantar la mano quienes están de acuerdo con la aprobación del Acta No. 205 – E.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓			
2. ING. CÉSAR BENALCAZAR				✓
3. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
4. LIC. SUSANA CASTAÑEDA				✓
5. ABG. DANIELA CHACÓN				✓
6. SR. FRANCISCO CHICAIZA	✓			
7. ABG. EDUARDO DEL POZO	✓			
8. DR. PEDRO FREIRE	✓			
9. ABG. SERGIO GARNICA	✓			
10. DR. MARIO GRANDA	✓			
11. ABG. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
12. ING. ANABEL HERMOSA	✓			
13. LIC. LUISA MALDONADO	✓			
14. DRA. RENATA MORENO	✓			
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓			
16. SR. MARCO PONCE	✓			
17. ECON. LUIS REINA	✓			
18. ABG. RENATA SALVADOR	✓			
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
20. MSc. PATRICIO UBIDIA				✓
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓			
VOTACIÓN TOTAL	18	0	0	4

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Con el voto favorable de los presentes señor Alcalde y el voto salvado de quienes no estuvieron presentes en la referida sesión, queda aprobada el Acta No. 205 - E.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (18), **RESUELVE:** APROBAR EL ACTA No. 205 – E, DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE CONCEJO DE 28 DE MARZO DE 2018.

III. Conocimiento y resolución respecto del informe No. IC-2018-400, emitido por la Comisión de Educación y Cultura, respecto del otorgamiento de la Medalla al Mérito “Carlos Andrade Marín”.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Gracias Alcalde. Buenos días con todos y todas.

Quiero poner a consideración del Concejo Metropolitano de Quito, el informe de la Comisión de Educación y Cultura, en cumplimiento de la Ordenanza 224 que en su Artículo 41 indica:

“Medalla al mérito Carlos Andrade Marín, se otorgará al empleado municipal que ininterrumpidamente en forma honesta, responsable; y, con una conducta intachable, hubiera prestado sus servicios en el Municipio de Quito por 25 años y que cumpla este período de labor durante el año del otorgamiento de este reconocimiento. Este reconocimiento consistirá en medalla y diploma de honor”.

Pongo a consideración el informe y dictamen favorable de la Comisión, para que se otorgue la entrega de la medalla al mérito “Carlos Andrade Marín” a los servidores municipales, conforme el siguiente detalle:

- Pavón Nieto Sonia Teresa de Jesús, servidora municipal 11, enfermera;
- Blanca Beatriz Andrango Ruiz, docente categoría D;
- Jorge Freddy Rivadeneira Landeta, inspector 2;
- Zulay Ivonne Changoluisa Lara, servidora municipal 11; y,
- Marco Ernesto Pilaluisa Zúñiga, servidor municipal 11.

Adicionalmente se apruebe también la entrega del diploma de honor, a los 95 empleados que durante el año cumplen 25 años de labores, de conformidad con el anexo del informe presentado y con el correspondiente reconocimiento y felicitación a los funcionarios municipales.

Elevó a moción para que el informe sea aprobado y la resolución correspondiente por parte del Concejo Metropolitano.

SEÑOR ALCALDE: Someta a votación la moción presentada.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí señor Alcalde, señoras y señores integrantes del Concejo, sírvanse levantar la mano quienes están de acuerdo con la aprobación del informe IC-2018-400.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓			
2. ING. CÉSAR BENALCAZAR				✓
3. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
4. LIC. SUSANA CASTAÑEDA				✓
5. ABG. DANIELA CHACÓN				✓
6. SR. FRANCISCO CHICAIZA	✓			
7. ABG. EDUARDO DEL POZO	✓			
8. DR. PEDRO FREIRE	✓			
9. ABG. SERGIO GARNICA	✓			
10. DR. MARIO GRANDA	✓			
11. ABG. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
12. ING. ANABEL HERMOSA	✓			
13. LIC. LUISA MALDONADO	✓			
14. DRA. RENATA MORENO	✓			
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓			
16. SR. MARCO PONCE	✓			
17. ECON. LUIS REINA	✓			
18. ABG. RENATA SALVADOR	✓			
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
20. MSc. PATRICIO UBIDIA				✓
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓			
VOTACIÓN TOTAL	18	0	0	4

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Con el voto favorable de los presentes señor Alcalde, queda aprobado el informe emitido por la Comisión de Educación y Cultura respecto de la medalla al mérito Carlos Andrade Marín.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (18), **RESUELVE:**

1) OTORGAR LA MEDALLA AL MÉRITO "CARLOS ANDRADE MARÍN", POR HABER PRESTADO SUS SERVICIOS A LA MUNICIPALIDAD DE FORMA ININTERRUMPIDA, HONESTA, RESPONSABLE Y CON UNA CONDUCTA INTACHABLE DURANTE 25 AÑOS, A LOS FUNCIONARIOS MUNICIPALES QUE SE DETALLAN A CONTINUACIÓN:

FUNCIONARIO/A MUNICIPAL
SONIA TERESA DE JESÚS PAVÓN NIETO
BLANCA BEATRIZ ANDRANGO RUÍZ
JORGE FREDDY RIVADENEIRA LANDETA

ZULAY IVONNE CHANGOLUISA LARA
MARCO ERNESTO PILALUISA ZÚÑIGA

2) OTORGAR DIPLOMA DE HONOR A LAS 95 SERVIDORAS Y SERVIDORES MUNICIPALES, CONFORME EL DETALLE CONSTANTE EN EL LISTADO ADJUNTO AL OFICIO NO. 3045 DE 6 DE DICIEMBRE DE 2018, COMO ANEXO NO. 1, SUSCRITO POR LA DRA. SANDRA PÉREZ MORENO, DIRECTORA METROPOLITANA DE RECURSOS HUMANOS, CON MOTIVO DE SUS 25 AÑOS DE SERVICIO A LA MUNICIPALIDAD.

IV. Segundo debate de los siguientes proyectos de Ordenanza:

1. Ordenanza Reformatoria la Ordenanza No. 3446, reformada mediante Ordenanza No. 3690, de 23 de julio de 2007, de la Urbanización de Interés Social Progresiva Bellavista del Sur. (IC-O-2018-320).

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias Alcalde. En virtud de que no hubo en primer debate ninguna observación, mociono que se apruebe en segundo debate.

SEÑOR ALCALDE: Someta a votación ordinaria la moción presentada.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí señor Alcalde, señoras y señores integrantes del Concejo, sírvanse levantar la mano quienes están de acuerdo con la aprobación del proyecto de Ordenanza en referencia, en segundo y definitivo debate.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓			
2. ING. CÉSAR BENALCAZAR				✓
3. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
4. LIC. SUSANA CASTAÑEDA				✓
5. ABG. DANIELA CHACÓN				✓
6. SR. FRANCISCO CHICAIZA	✓			
7. ABG. EDUARDO DEL POZO	✓			
8. DR. PEDRO FREIRE	✓			
9. ABG. SERGIO GARNICA	✓			
10. DR. MARIO GRANDA	✓			
11. ABG. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
12. ING. ANABEL HERMOSA	✓			
13. LIC. LUISA MALDONADO	✓			
14. DRA. RENATA MORENO	✓			
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓			
16. SR. MARCO PONCE	✓			
17. ECON. LUIS REINA	✓			

18. ABG. RENATA SALVADOR	✓			
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
20. MSc. PATRICIO UBIDIA				✓
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓			
VOTACIÓN TOTAL	18	0	0	4

SEÑOR ALCALDE: Concejala Maldonado, disculpe la votación ya fue realizada y ese es el procedimiento.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Con el voto favorable de los presentes señor Alcalde, queda aprobada la Ordenanza Reformativa de la Ordenanza No.3446, de la Urbanización de Interés Social Progresiva Bellavista del Sur.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (18), **RESUELVE:**
DAR POR CONOCIDO EN SEGUNDO DEBATE Y APROBAR EL PROYECTO DE ORDENANZA REFORMATIVA A LA ORDENANZA NO. 3446, DE 27 DE MARZO DE 2003, REFORMADA MEDIANTE ORDENANZA NO. 3690, DE 23 DE JULIO DE 2007, DE LA URBANIZACIÓN DE INTERÉS SOCIAL PROGRESIVA BELLAVISTA DEL SUR.

Sale de la sala de sesiones el concejal Abg. Eduardo Del Pozo, a las 09h56 (16 concejales).

- 2. Ordenanza Reformativa a la Ordenanza No. 0098, de 21 de enero de 2016 del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "Ciudad Jardín". (IC-O- 2018-253).**

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: De la misma manera, en virtud de que en primer debate no hubo ninguna observación, mociono que el Concejo conozca en segundo debate y apruebe mediante Resolución.

SEÑOR ALCALDE: Someta a votación ordinaria la moción presentada.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí señor Alcalde, señoras y señores integrantes del Concejo, sírvanse levantar la mano quienes están de acuerdo con la aprobación del proyecto de Ordenanza en referencia, en segundo y definitivo debate.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓			
2. ING. CÉSAR BENALCAZAR				✓
3. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
4. LIC. SUSANA CASTAÑEDA				✓
5. ABG. DANIELA CHACÓN				✓
6. SR. FRANCISCO CHICAIZA	✓			
7. ABG. EDUARDO DEL POZO				✓
8. DR. PEDRO FREIRE	✓			
9. ABG. SERGIO GARNICA	✓			
10. DR. MARIO GRANDA	✓			
11. ABG. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
12. ING. ANABEL HERMOSA	✓			
13. LIC. LUISA MALDONADO	✓			
14. DRA. RENATA MORENO	✓			
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓			
16. SR. MARCO PONCE	✓			
17. ECON. LUIS REINA	✓			
18. ABG. RENATA SALVADOR	✓			
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
20. MSc. PATRICIO UBIDIA				✓
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓			
VOTACIÓN TOTAL	17	0	0	5

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Con el voto favorable de los presentes señor Alcalde, queda aprobada la Ordenanza Reformatoria a la Ordenanza No. 0098, de 21 de enero de 2016 del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "Ciudad Jardín".

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (17), **RESUELVE:** DAR POR CONOCIDO EN SEGUNDO DEBATE Y APROBAR EL PROYECTO DE ORDENANZA REFORMATORIA A LA ORDENANZA NO. 0098, DE 21 DE ENERO DE 2016, DEL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL "CIUDAD JARDÍN".

V. Primer debate de los siguientes proyectos de Ordenanza:

- 1. Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado. (IC-O-2018-393).**

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Gracias señor Alcalde. La Comisión de Movilidad, pone en consideración del Concejo el presente proyecto de Ordenanza, ha merecido la discusión en dos sesiones de la Comisión, se han hecho observaciones al interno, el presente proyecto cuenta con los informes tanto técnicos como legal correspondientes, solicitaría entonces que sea la Secretaría de Movilidad, como proponente de esta iniciativa, la que haga la exposición de la parte técnica que es necesario que el Concejo conozca.

SEÑOR ALCALDE: Adelante señor Secretario.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Lic. Susana Castañeda, a las 09h58 (17 concejales).

Sale de la sala de sesiones el concejal Abg. Mario Guayasamín, a las 09h58 (16 concejales).

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Buenos días señor Alcalde, buenos días señoras y señores miembros del Concejo, buenos días con todos los compañeros y asistentes presentes en la sala.

Según lo dispuesto me permito presentar a ustedes, un resumen de la situación y de la necesidad de atender el tema de la revisión técnica vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual realizó una explicación de los antecedentes y la situación en la que nos encontramos al momento.

Procede con la lectura de la siguiente lámina:

ANTECEDENTES CONTRACTUALES



16 de agosto de 2002.- Contrato de Inversión Privada y Prestación de Servicios de Centros de Revisión Técnica Vehicular suscrito entre Corporación de Revisión y Control Vehicular y Consorcio ITLS

14 de octubre de 2002.- Contrato de Inversión Privada y Prestación de Servicios de los Centros de Revisión y Control Vehicular suscrito entre Corporación de Revisión y Control Vehicular y la compañía DANTON S.A.

21 de enero de 2013.- Adendum al Contrato de Inversión Privada y Prestación de Servicios, suscrito entre la Corporación Centros de Revisión y Control Vehicular y el Consorcio ITLS; y, Acuerdo de Renovación para la entrega de la reinversión y renovación del contrato por cinco años adicionales.



Estas Compañías son las que vienen prestando el servicio vehicular para la ciudad de Quito. Es decir han venido prestando hasta entonces diez años y luego una extensión de cinco años adicional.

Procede con la lectura de las siguientes láminas:

ANTECEDENTES CONTRACTUALES



21 de enero de 2013.- Adendum al Contrato de Inversión Privada y Prestación de Servicios CRCV-IPPS-002-2002 suscrito entre la Corporación Centros de Revisión y Control Vehicular y la Compañía DANTON S.A. y Acuerdo de Renovación para la entrega de la reinversión y renovación del contrato por cinco años adicionales.

07 de diciembre de 2017.- Acta de prórroga de Plazo del Contrato Principal suscrito con la Compañía DANTON S.A. de fecha 14 de octubre de 2002 y del Contrato Principal suscrito con el Consorcio ITLS, de fecha 16 de agosto de 2002, suscrito con el fin de entregar la reinversión, Centro de Revisión y Matriculación "Cristiania".



ANTECEDENTES PROYECTO DE ORDENANZA



06 de julio de 2018.- SECRETARÍA DE MOVILIDAD REMITE A ALCALDIA EL PROYECTO DE ORDENANZA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y QUE SE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO.

24 de agosto de 2018.- SE ENVIÓ EL BORRADOR DE ORDENANZA A LA COMISIÓN DE MOVILIDAD PARA SU CONOCIMIENTO.



ANTECEDENTES PROYECTO DE ORDENANZA



28 de agosto de 2018.- SE REMITIÓ BORRADOR DE LA ORDENANZA METROPOLITANA RECOGIENDO RECOMENDACIONES DE PROCURADURIA

24 y 31 de octubre de 2018.- CONVOCATORIA A SESIÓN DE COMISIÓN DE MOVILIDAD PARA PRESENTACIÓN DEL PROYECTO DE ORDENANZA. NO INSTALADAS POR FALTA DE QUÓRUM

23 de noviembre de 2018.- MESA DE TRABAJO SOLICITADA POR EL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD PARA REVISIÓN DEL PROYECTO DE ORDENANZA.

05 de diciembre de 2018.- DICTAMEN FAVORABLE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD DEL PROYECTO DE ORDENANZA.



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Actualmente, la prestación del servicio se realiza a través de modelo de concesión; sin embargo, el plazo del contrato con el actual operador está próximo a cumplirse (30 de Diciembre de 2018), razón por la cual, se hace necesaria la expedición de una Ordenanza que regule la prestación del servicio público de Revisión Técnica Vehicular y que nos permita llevar a cabo el proceso de Concurso Público promovido por la Secretaría de Movilidad.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, al amparo en lo dispuesto en el artículo 74 y subsiguientes del Código Orgánico Administrativo, está en la facultad de delegar el servicio a través del proceso de delegación de gestión excepcional a sujetos de derecho privado.

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Procede con la explicación de la siguiente lámina.

CORRIDA ECONÓMICA

**31% RECIBE EL MUNICIPIO POR CADA TASA DE RTV
INCLUYE INVERSIÓN EN EQUIPO DE MEDIDORES DE MATERIAL PARTICULADO**

EVALUACION	GASTOS	INGRESOS PROYECTADOS GAD																																																																														
<table border="1"> <tr> <td>PROYECTO TOTAL (OPERADOR)</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Inversión</td> <td>-14.602.720</td> </tr> <tr> <td>Flujo neto generado</td> <td>28.678.082</td> </tr> <tr> <td>Interés (Préstamos)</td> <td>2.386.226</td> </tr> <tr> <td>Valor residual</td> <td>10.680.000</td> </tr> <tr> <td>Flujo neto</td> <td>24.805.153</td> </tr> <tr> <td>Tasa de descuento</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>VAN (\$) </td> <td>3.073.108</td> </tr> <tr> <td>TIR</td> <td>15,28%</td> </tr> </table>	PROYECTO TOTAL (OPERADOR)	100%	Inversión	-14.602.720	Flujo neto generado	28.678.082	Interés (Préstamos)	2.386.226	Valor residual	10.680.000	Flujo neto	24.805.153	Tasa de descuento	12%	VAN (\$)	3.073.108	TIR	15,28%	<table border="1"> <tr> <td>Gastos operativos</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Estaciones MDMQ</td> <td>29.580.503</td> </tr> <tr> <td>Central:</td> <td>5.568.414</td> </tr> <tr> <td>Socios Tecnológico</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Gestor de recaudo</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Exonerados (Carros Nuevos)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Mantenimiento preventivo y correctivo</td> <td>2.887.500</td> </tr> <tr> <td>Acreditación y Auditoria ISO 17020</td> <td>97.390</td> </tr> <tr> <td>Totales</td> <td>38.133.806</td> </tr> <tr> <td>Utilidad operacional</td> <td>77.027.166</td> </tr> <tr> <td>Gastos no operativos</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Externalizaciones</td> <td>29.743.312</td> </tr> <tr> <td>Interés (Préstamos)</td> <td>144.073</td> </tr> <tr> <td>Impuestos Varios</td> <td>2.386.226</td> </tr> <tr> <td>Utilidades a Trabajadores</td> <td>326.115</td> </tr> <tr> <td>Impuesto a la renta</td> <td>11.125.613</td> </tr> <tr> <td>Impuesto a la renta</td> <td>15.761.285</td> </tr> <tr> <td>Totales</td> <td>59.486.624</td> </tr> <tr> <td>Total Gastos</td> <td>97.620.430</td> </tr> </table>	Gastos operativos		Estaciones MDMQ	29.580.503	Central:	5.568.414	Socios Tecnológico	0	Gestor de recaudo	0	Exonerados (Carros Nuevos)	0	Mantenimiento preventivo y correctivo	2.887.500	Acreditación y Auditoria ISO 17020	97.390	Totales	38.133.806	Utilidad operacional	77.027.166	Gastos no operativos		Externalizaciones	29.743.312	Interés (Préstamos)	144.073	Impuestos Varios	2.386.226	Utilidades a Trabajadores	326.115	Impuesto a la renta	11.125.613	Impuesto a la renta	15.761.285	Totales	59.486.624	Total Gastos	97.620.430	<table border="1"> <tr> <td>Año 1</td> <td>3.762.108</td> </tr> <tr> <td>Año 2</td> <td>4.139.978</td> </tr> <tr> <td>Año 3</td> <td>4.522.328</td> </tr> <tr> <td>Año 4</td> <td>4.933.533</td> </tr> <tr> <td>Año 5</td> <td>5.381.870</td> </tr> <tr> <td>Año 6</td> <td>5.871.164</td> </tr> <tr> <td>Año 7</td> <td>6.405.208</td> </tr> <tr> <td>Año 8</td> <td>6.988.121</td> </tr> <tr> <td>Año 9</td> <td>7.624.400</td> </tr> <tr> <td>Año 10</td> <td>8.318.955</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>57.947.666</td> </tr> </table>	Año 1	3.762.108	Año 2	4.139.978	Año 3	4.522.328	Año 4	4.933.533	Año 5	5.381.870	Año 6	5.871.164	Año 7	6.405.208	Año 8	6.988.121	Año 9	7.624.400	Año 10	8.318.955	Total	57.947.666
PROYECTO TOTAL (OPERADOR)	100%																																																																															
Inversión	-14.602.720																																																																															
Flujo neto generado	28.678.082																																																																															
Interés (Préstamos)	2.386.226																																																																															
Valor residual	10.680.000																																																																															
Flujo neto	24.805.153																																																																															
Tasa de descuento	12%																																																																															
VAN (\$)	3.073.108																																																																															
TIR	15,28%																																																																															
Gastos operativos																																																																																
Estaciones MDMQ	29.580.503																																																																															
Central:	5.568.414																																																																															
Socios Tecnológico	0																																																																															
Gestor de recaudo	0																																																																															
Exonerados (Carros Nuevos)	0																																																																															
Mantenimiento preventivo y correctivo	2.887.500																																																																															
Acreditación y Auditoria ISO 17020	97.390																																																																															
Totales	38.133.806																																																																															
Utilidad operacional	77.027.166																																																																															
Gastos no operativos																																																																																
Externalizaciones	29.743.312																																																																															
Interés (Préstamos)	144.073																																																																															
Impuestos Varios	2.386.226																																																																															
Utilidades a Trabajadores	326.115																																																																															
Impuesto a la renta	11.125.613																																																																															
Impuesto a la renta	15.761.285																																																																															
Totales	59.486.624																																																																															
Total Gastos	97.620.430																																																																															
Año 1	3.762.108																																																																															
Año 2	4.139.978																																																																															
Año 3	4.522.328																																																																															
Año 4	4.933.533																																																																															
Año 5	5.381.870																																																																															
Año 6	5.871.164																																																																															
Año 7	6.405.208																																																																															
Año 8	6.988.121																																																																															
Año 9	7.624.400																																																																															
Año 10	8.318.955																																																																															
Total	57.947.666																																																																															

**INVERSIÓN INICIAL DEL
CONCESIONADO:
INCLUYE ACTUALIZACIÓN
DE LOS EQUIPOS Y
ACTUALIZACIÓN DE LA
PLATAFORMA
INFORMÁTICA,
MAQUINARIA**

**VALOR A
RECIBIR POR
EL PRIMER
AÑO**

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Con ello, la Secretaría de Movilidad ha hecho un análisis en varios campos: tanto jurídico, como técnico; y, también financiero, como corresponde y es responsabilidad de la Secretaría.

Para ello nos encontramos en este momento en el campo jurídico, en un contrato que se encuentra suspendido por unas condiciones de cumplimiento que son direccionadas al tema del centro de revisión “La Cristianía”, que tenía que entregarse y que todavía está pendiente de terminar. Por lo tanto ese plazo se encuentra en suspenso de acuerdo a esa determinación, esto en el tema de tiempos.

En el tema técnico, hemos hecho un análisis de cuál es la situación y la necesidad del Distrito Metropolitano de Quito, en cuanto a las condiciones de servicio que prestaría el concesionario o delegado para cumplir con la revisión vehicular, cabe mencionar muy breve que obviamente la circunstancias hace 15 o 16 años era una cosa novedosa, muy bien instalada; y, que se ha venido cumpliendo en el Municipio Quito. Sin embargo lo que requiere la ciudad actualmente con la tecnología y todo lo que ha pasado en temas de revisión vehicular en otras ciudades en el mundo, obviamente las circunstancias y las características esperadas a negociarse, son diferentes.

Para ello, hemos visitado con un equipo de trabajo de técnicos, varios centros de revisión vehicular, hemos mantenido reuniones con proveedores internacionales y actuales también, prestando servicios en Quito, Guayaquil, Cuenca; y. otras ciudades.

Hemos tenido realmente mesas de trabajo y un amplio estudio de las condiciones de servicio para ello, y luego hemos hecho análisis económico de cuáles deberían ser las condiciones económicas lo que denominamos “*la típica corrida económica*”, en las mejores condiciones para la ciudad, exigidas dentro de una posibilidad de contrato de una fórmula de ganar.

La corrida económica que estamos sugiriendo es que el Municipio debería recibir un porcentaje del 31% de la tasa de servicio, me explico, el Municipio cuenta o un estudio que se contrató para el tema, ese estudio recomienda el 28%, sin embargo de lo que nosotros hemos analizado podría hablarse de porcentajes alrededor de 30, 32, 34%, dependiendo también de las condiciones de exigencia de reinversión con el delegado.

Es importante notificar que debería haber algunos cambios sustanciales, solamente menciono dos ejemplos de ello.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal MSc. Patricio Ubidia, a las 10h03 (17 concejales).

Uno, la propiedad de los predios de los centros de revisión, que deberían y se recomienda que sean 100% en el tiempo de la concesión, de propiedad municipal. Al momento al fin de la concesión que estamos teniendo, no todos los predios son de propiedad municipal, de los seis apenas dos. Es decir la propuesta sería que en el tiempo, todos los predios de las concesiones donde se presta este servicio, sean de propiedad municipal; y, lo segundo es realmente elevar a un servicio de alta tecnología, para poder disponer de herramientas de movilidad en el Distrito Metropolitano, como por ejemplo

simplemente ya todo vehículo que pasa por revisión, va a tener un proceso de georeferenciación, lo cual nos permitirá un control total de la flota de movilidad existente privada en el Municipio Metropolitano de Quito, que se sumaría a la flota comercial, eso es importantísimo para una cantidad de aplicaciones.

Sin embargo de ello lo que hemos preparado, es que recogiendo las recomendaciones que están en ciertas Ordenanzas, que tenían que equiparse como por ejemplo: “La inversión inmediata de medidores de material particulado”, que está puesto en una Ordenanza y que todavía no se ha cumplido. Nosotros proponemos que al menos el 31% debería ser el porcentaje de la tasa que se cobre por la revisión vehicular que sea para la ciudad.

Con esos cuadros lo que queremos mostrar, es que la inversión inicial del concesionario o delegado en el primer año, sería de 14 millones de dólares incluyendo ya la compra y actualización de los equipos de la plataforma informática.

Los gastos están en el cuadro de la mitad, que serían alrededor en todo lo largo de la concesión, alrededor de 97'000.000, y, en el cuadro a mano derecha están los valores en dólares esperados, que el Municipio podría recibir desde el año 1 hasta el año 10, que significan alrededor de 57 o 58 millones de dólares, además de los temas de reinversión que técnicamente deben colocarse.

Solamente termino con esta lámina, para explicar que inicialmente el porcentaje que el Municipio estaba revisando se inició con 12 y 14% si no me equivoco, y luego en la renegociación, actualmente el Municipio está recibiendo el 31% de la tasa para lo que corresponde al Municipio.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

CRONOGRAMA DE CONCURSO PÚBLICO

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

Concepto	Días
Fecha de Publicación	1
Fecha Límite para formular preguntas y solicitar aclaraciones	15
Fecha Límite de Respuestas y Aclaraciones	8
Fecha Límite de Entrega de Oferta Técnica y Económica	20
Fecha de Apertura de Ofertas	1
Fecha límite para solicitar convalidaciones	7
Fecha límite para presentación de convalidaciones	10
Fecha estimada de calificación de oferentes	5
Fecha estimada de Adjudicación	6
Fecha estimada de firma de contrato	15
Total	88

- Los plazos se cuentan desde la publicación del concurso.
- Los 88 días previstos para el proceso de concurso público se debe contabilizar en días hábiles.

QUITO PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD
40 años

QUITO
ALCALDÍA



ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Finalmente, ¿cuál es la situación?. Debemos resolver dos temas que son importantes.

Uno, concluir con la actual contratación que para ello necesitamos terminar el proceso de recepción de la estación “La Cristianía”, que tomará un plazo adicional posiblemente entre 30, 60, 90 días, no más ello. Son temas que el Municipio también debe aportar con temas de vías de acceso, alcantarillados; y, demás, y en ese período terminar y concluir un proceso que se encuentra listo este momento absolutamente listo, hecho inclusive con un benchmarking y con todas las posibles Compañías de nivel internacional de primera clase, como: SGS, APPLUS, DANTON, ITS, que están dando servicio en la ciudad y en otras ciudades del mundo y ellos nos va a permitir en un tiempo calculado de 90 días que aquí se expresa en un cronograma, llevar adelante esas dos actividades.

Es decir, en un plazo como dice el cronograma alrededor de 90 días, nosotros podríamos concluir con las dos tareas mencionadas.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Eso nos permitiría que en alrededor de 15 días una vez que se apruebe la Ordenanza, podríamos nosotros ya iniciar el proceso de concurso público, el mismo que no tomaría más de 90 días y la fecha aproximada de la transición del concesionario actual a quien sea el concesionario nuevo, sería rededor de 90 días.

Ese es más o menos el contexto general en que se encuentra este momento y lo que debemos garantizar como autoridad municipal, es que el proceso de revisión no se suspenda ni un solo día en la ciudad y que más bien este sea obviamente incrementado en cuanto a sus condiciones de servicio de calidad.

Hasta aquí el informe que puedo presentar, el proyecto de Ordenanza se encuentra en su poder y pues quedó listo a responder cualquier pregunta que consideren necesaria. Gracias.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Me parece que hay que hacer algunas precisiones respecto a la presentación que hace el Secretario de Movilidad.

La primera es que en realidad el plazo contractual feneció el 31 de diciembre del 2017, porque el contrato original que se firmó con la entonces CORPAIRE en el 2002, establecía una concesión del servicio a estas dos operadoras que señala, de 10 años con la posibilidad de una extensión por única vez y esto dice en el contrato claramente:

“Se puede extender el plazo por una única vez por cinco años, dependiendo de la evaluación que se tenga del servicio y las condiciones de reinversión”.

Cuando fui Secretario de Movilidad, me tocó efectivamente verificar el cumplimiento de las condiciones y negociar la extensión conforme reza el contrato por una única vez por cinco años adicionales, que significó entre otras cosas la renegociación de la tarifa que participa el Municipio, que paso efectivamente como lo señala el Secretario de Movilidad del 14% original al 31%. Es decir, en la renegociación que hicimos más que duplicamos la participación del Municipio en la tasa por este servicio público y se lo hizo habida cuenta de que la primera negociación era un emprendimiento de absoluto riesgo, fue la primera vez que se hizo en el país un proceso de revisión técnica vehicular, no había capacidad local para enfrentar esta situación y veníamos de dos experiencias internacionales muy complicadas, la una en Costa Rica y la otra Sao Paulo, en dónde fracasaron los intentos de instalar centros de revisión técnica vehicular. De hecho hasta la fecha ciudades como Bogotá o Lima no tienen procesos de revisión técnica vehicular, conforme los estándares que se manejan en Quito.

Este es un proceso complejo pero que por el esfuerzo que se hizo en su momento, el proceso de revisión técnica vehicular fue socialmente aceptado y esa aceptación social permitió que efectivamente se vayan derribando las iniciales precauciones que existían y las que le elevaban el riesgo de la inversión y es por eso que en el 2013 renegociamos esta participación, incrementando a más del doble la parte de la tasa que recibe el Municipio, pero adicionalmente exigiendo condiciones de reinversión conforme manda el contrato, y todo esto es público.

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, a las 10h08 (16 concejales).

Y es público además conocido por la Secretaría, porque he mandado una infinidad de oficios a la Secretaría de Movilidad y a la Alcaldía, señalando que el 31 de diciembre del 2017 fenecía el plazo contractual y por tanto tenían que generarse las condiciones para el nuevo proceso licitatorio, si es que esa era la decisión, o para crear las condiciones para que el Municipio asuma esta responsabilidad.

Se me contestó diciendo que se contrataba una consultoría especializada para que de luces sobre el asunto, esa consultoría especializada fue entregada entiendo a mediados del año 2017 y ha pasado más de año y medio, para que efectivamente recién el Concejo esté en capacidad de resolver. En ese año y medio lo que ha ocurrido, lo que me parece en una decisión ilegal aunque pedí un pronunciamiento específico de la Procuraduría y la Procuraduría me contesta diciendo desde mi punto de vista lavándose las manos, de que efectivamente no habido autorización del Alcalde para esta prórroga y que si hay dudas sobre la legalidad, eso tiene que pronunciarse el Órgano como es Administrativo - Legal – Jurídico.

Cuando lo que estoy pidiendo es a la asesoría del Consejo, un juicio respecto a la legalidad y una actuación de un Órgano del Municipio y me contesta. Mi pedido original es del 11 de octubre me contesta el día de hoy dos meses después, diciendo que eso tiene que resolver el contencioso administrativo y a mí me parece que esta es una forma de eludir el rol que debe cumplir la Procuraduría, qué es asesorar al Concejo respecto a estas decisiones.

Esto introduzco, porque hay una disposición con la que estoy absolutamente en desacuerdo, que es la Disposición Transitoria Primera, donde por Ordenanza está señalando que permita la continuidad de los actuales contratos por fuera de lo que está establecido en los términos contractuales. Esto me parece que es inaceptable, el Concejo no puede por la falta de prolijidad de parte de la Administración municipal en este caso de la Secretaría de Movilidad, que ha demorado la presentación y crear condiciones para la renovación de la operación de los centros de revisión técnica vehicular, no puede por Ordenanza tratar de tapar esta falta administrativa, para eludir la responsabilidad que tendrá que rendirse frente a la Contraloría General del Estado. El Concejo no puede resolver por Ordenanza limitar una responsabilidad administrativa que es esta demora que estamos experimentando.

Porque lo que señala el Secretario de que recién en abril del 2019 tendríamos el proceso con nuevos operadores, esto es si todo marcha sobre ruedas y aceitado cómo se está señalando, pero a mí me parece que si no se aprovechaban los primeros 15 días del año en donde se establece un receso técnico para la revisión técnica vehicular, cualquier otro momento es absolutamente inoportuno y riesgoso. Los procesos de transición van a provocar que efectivamente la ciudadanía sienta los problemas de este eventual cambio de la Administración, porque es natural que en todo proceso que arranque las curvas de aprendizaje hagan que desmejore lo que está ocurriendo.

Así que aquí me parece que lo que se está es atentando incluso contra la calidad del servicio, pero ya la leche está derramada, nos toca aceptar esta situación derivada de la negligencia de la Administración municipal, que habiendo sido advertido y siendo pública que esta concesión para los centros de revisión terminado el 31 de septiembre de 2017 alargó el plazo un año más, y ahora pretenden que el Concejo avale lo que desde mi punto de vista es una ilegalidad, poniendo aquí una Disposición Transitoria, para que se continúe con los actuales operadores, este es un error o una condición inducida por defectos de la Administración municipal. La Administración municipal tiene que asumir la responsabilidad de ver que hace a partir del primero de enero del próximo año, me parece que es inaceptable y esto tendrá consecuencias frente a la Contraloría, y creo que el Concejo haría muy mal en aceptar esta disposición. Esto es lo primero que quería señalar.

Después tengo algunas otras observaciones puntuales que como me queda tiempo voy a pasar a señalar.

En la exposición de motivos, en el párrafo dos, habría que precisar aquello del plazo contractual, porque dice:

“El plazo del contrato de concesión está próximo a cumplirse”.

El plazo feneció hace año y medio, y por tanto debería reformularse ese párrafo dos, para poner efectivamente el antecedente que corresponde.

Después se señalan situaciones contradictorias respecto a la inversión necesaria, en el párrafo quinto en el penúltimo párrafo de la primera página de exposición de motivos se copia lo que dice el informe de Consultoría y habla de una inversión de alrededor de 10 millones de dólares, pero en la página dos en el penúltimo párrafo, se dice que: *“La inversión será de \$14'602.720 dólares”*; y, si se revisa la hoja Excel que es lo que acompaña el análisis económico, se habla de una inversión de 12,7 millones de dólares, es decir son alrededor de 10, los 14 millones o 12 millones que está en el informe económico – financiero. Me parece que habría que precisar como también hay que hacer la redacción que se señala ahí del 31%, porque lo del 31% me parece que debería hacer una base contractual, esto debería permitir calificar las ofertas.

Si hay una organización que puede abaratar sus costos y por tanto hacer que la municipalidad participe de un mayor porcentaje, creo que se le debería dar una ventaja contractual revisando por supuesto sus capacidades técnicas y el cumplimiento de las otras expectativas, pero no podría señalarse como Ordenanza en la exposición de motivos, que es el 31%, esto tiene que ser negociado y me parece que debería ser parte de la base. El piso establecido en la convocatoria debería ser la participación del 31% en la tasa y esa tasa además debería ser consecuente como se ha venido aprobando. Pero no podemos por Ordenanza señalar lo que debería ser fruto justamente de la puja que permite un proceso de licitación. Esto respecto a la declaración de motivos.

Después me parece que en los ámbitos de aplicación y en múltiples partes de la Ordenanza habría que precisar que la obligación, corresponde a los vehículos de transporte terrestre en todos los usos, y en este ser consistente con lo que dice La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, porque aquí se habla de públicas o privadas, dice.

“Todas las personas que sean propietarias de vehículos públicos o privados”

Vehículos públicos, en realidad si se habla de propiedad son los de pertenencia del sector público y privados los de otras organizaciones. Creo que debería referirse al uso que se le va a dar, un uso oficial, un uso particular, un uso comercial, un uso público. Porque ahí me parece que evitan discrecionalidad y en esto es importante por ejemplo señalar en el artículo que habla sobre la frecuencia de la revisión, que ahora mismo no lo encuentro, pero cuando se habla de la frecuencia de la revisión lo que dice es que, una vez al año para los vehículos de uso normal particular y dos veces para los vehículos no solamente de uso comercial como a se ha señalado, sino fundamentalmente los vehículos de uso público. El transporte urbano me parece que debería ser explícitamente señalado, y en la redacción que tiene ya lo voy a encontrar el número del artículo, pero debería precisarse aquellos.

Es decir todo el tiempo tiene que señalarse, por ejemplo en el artículo tres en la letra J, que habla de la revisión técnica dice: *“Revisión de especificaciones requeridas para el servicio público de transporte comercial”*, se está excluyendo el servicio comercial taxis, camionetas de carga, buses escolares. Que tienen especificidades respecto a las condiciones de seguridad en: vidrios, cinturones de seguridad, anclaje de los asientos, de tal manera de garantizar la seguridad de los que ahí circulan, esto hay que precisar y uniformizar. Se refiere a la propiedad o al uso, para que no haya discrecionalidad y no haya confusiones, debería referirse a lo largo de toda la Ordenanza a todos los tipos de uso, que están referidos en la Ley Orgánica de Tránsito y señalar que es independiente de la propiedad que estos vehículos tengan.

Lo otro, me parece que hay una confusión respecto al tema del control de la contaminación. En realidad lo que se controla son las emisiones, porque el control de la contaminación es un término muy vago. En el artículo 13 por ejemplo, se debería hablar del control de las emisiones, que es lo que se realiza en la revisión técnica vehicular, y el 14 las normas aplicables al control de las emisiones y en el artículo 18 cuando se habla del control del material particulado. El material particulado es una emisión, entonces deberían los artículos 13, 14; y, 18, condensarse de tal manera, que tenga consistencia y coherencia con efectivamente se hace en la revisión técnica vehicular.

Me parece que además hay que añadir en el artículo nueve en los elementos de la revisión técnica vehicular, creo que deberían añadirse el control aleatorio en la vía pública como parte del proceso integral de la revisión técnica vehicular. Acá se dice que hay verificación de la documentación, inspección visual, inspección mecatrónica, control de emisiones, revisión de idoneidad y otros. Me parece que explícitamente se debería

señalar el control aleatorio porque en ese se juega parte de la creatividad que existe sobre la revisión técnica vehicular.

En el artículo veinte que habla de los resultados de la revisión técnica vehicular, quisiera que se añada un artículo que diga que la base de datos sobre los desperfectos de los vehículos que se han identificado en la revisión técnica vehicular, sea de acceso público e irrestricto por parte de la ciudadanía. Porque en una decisión absolutamente inconsulta de la Agencia Metropolitana de Tránsito, se negó el acceso de la ciudadanía a esta información y por tanto cuando ocurrían accidentes uno no podía verificar si el bus tenía desperfectos que los catalogaban como peligrosos, peleamos para ello, y aunque nunca me contestaron, finalmente tuvieron que volver a ponerlos públicos, pero para evitar que alguna otra decisión inconsulta de autoridad de la Agencia Metropolitana de Tránsito, pretenda menoscabar el derecho de acceso a la información de la ciudadanía, creo que debería sentarse en el artículo 20 que todos los datos de los vehículos con excepción por supuesto del propietario, por qué es un dato de carácter personal, pero respecto a la condición mecánica de los vehículos, tienen que incluirse y de ser de acceso público e irrestricto como fueron de los 16 años que hemos tenido revisión vehicular 15 años. Salvo este año, que por está equivocada decisión de la Agencia Metropolitana de Tránsito, se atentó contra un derecho de la ciudadanía. Para evitar esas discrecionalidades hay que señalarlo explícitamente.

Luego en el artículo veintiuno en aprobación de la revisión técnica vehicular dice que:

“Al momento en que el vehículo apruebe, la Agencia Metropolitana entregará el adhesivo de aprobado el mismo que contará con todas las seguridades”

Quisiera añadir que, *“sin costo adicional”*. Este es otro tema tremendamente importante porque en la valoración del servicio de la revisión técnica vehicular en todos los análisis se incluyó el costo del sticker, y este año por una decisión de abuso de autoridad en mi lectura que ha sido comunicada, se está cobrando cinco dólares adicionales por el sticker de la revisión técnica vehicular y el argumento es que la Agencia Nacional de Tránsito en su tarifario lo incluye.

Para aquellos Municipios que no tienen un proceso de revisión técnica vehicular, y que revisan los vehículos al olfato, eso cobran cinco dólares en otros municipios, pero aquí el sticker que se está cobrando cinco dólares, está afectando el bolsillo de los quiteños como le gusta señalar al Alcalde este término, se está cobrando de manera irregular estos cinco dólares.

He presentado un amparo ante la Defensoría del Pueblo, donde nos dice que el delito ya está cometido y tienen que ser otras instancias las que resuelvan porque nosotros no podemos evitar, pero sigue cobrando la Agencia Metropolitana de Tránsito cinco dólares adicionales por un sticker cuya producción es menor a un dólar, y que además el costo está incluido dentro del cálculo de la tarifa. Así que este tema quisiera que se ponga

explícitamente en el artículo veintiuno que el sticker no tiene costo adicional, porque ese costo está siendo incorporado dentro del análisis.

Sale de la sala de sesiones la concejala Lic. Luisa Maldonado, a las 10h14 (15 concejales).

En el control de la vía pública, que finalmente se describe pero no se lo incorpora. Se habla de las mediciones de gases de combustión en el artículo veintiocho y material particulado, en realidad en la vía pública lo que se controla es la opacidad, que es una medida tremendamente indirecta del material particulado y creo que hay que poner las cosas con su nombre.

Después en este mismo artículo veintiocho y en algunos artículos posteriores se hablan sobre las multas, que están puestas en valores absolutos, me parece que lo razonable y lo que se utiliza en otras lógicas legislativas es incorporar como porcentajes de la remuneración mínima unificada o mensual unificada el término que tiene, eso hay que cambiarle en el artículo veintiocho, en el último párrafo que dice: *“50 dólares a quien no se presenta y 10 dólares por cada mes más de atraso”*. Esto me parece que está vigente y hay que ponerlo de una vez indexado a la remuneración mensual unificada.

Lo mismo ocurre en el artículo treinta y tres, esto debería revisarse.

Aquí encontré el artículo treinta y uno, que habla de la periodicidad de la revisión técnica vehicular dice que: *“Al menos 2 veces al año por vehículos de uso intensivo de carga y los que prestan servicio público, transporte comercial; y, de pasajeros”*, espero que sea una omisión inintencionada, pero debería constar *“transporte público”*, porque se está excluyendo a los buses de la doble revisión técnica vehicular, y creo que esa no es la intención de nadie al menos en esta sala.

En el artículo treinta y siete, habla de la delegación de la gestión excepcional del servicio público de revisión técnica vehicular. Lo que quisiera señalar y que se discuta es la obligación de que no se entreguen todos los centros al mismo operador y que los operadores mientras mantienen el contrato con Municipio no puedan vincularse sus paquetes accionarios. Esto lo señalo con conocimiento de causa, porque originalmente el contrato del 2002 se estableció con dos entidades distintas que después resolvieron unificarse accionariamente y por tanto me parece que se pierde el sentido de la competencia entre estos servicios y esto afecta al tema de la calidad del servicio.,

En el artículo treinta y siete, quisiera que se introduzca un elemento en el que la delegación que se hace por licitación que se haga a mitad o con alguna fórmula pero que no se entregue el monopolio del servicio a un solo prestador porque esto afecta contra la posibilidad de normas. Incluso siendo que Municipio es parte de un esfuerzo académico, que es el centro de control de emisión de investigación sobre control de emisiones el CCICEV de la Escuela Politécnica Nacional, y quisiera plantear que se valore la

posibilidad de que uno de los centros sea entregado al CCICEV de la Escuela Politécnica Nacional, de manera de que este centro sirva como referencia de buena operación que en este centro y el Municipio pueda invertir sus esfuerzos de tal manera que incluso los temas de experimentales que actualmente se tiene que pedir de favor a las operadoras privadas que permiten realizarlos, se realice en un centro con el que tenga mucho mayor control el Municipio.

Esto implicaría que la prueba de medición de material particulado, o de óxidos de nitrógeno que son procesos complejos se los realicen en un centro sobre el cual el Municipio tenga atribuciones y entonces en el artículo treinta y siete, quisiera sugerir esta situación de que no se monopolice en un solo proveedor y por otro lado que se vea la posibilidad de que el CCICEV del cual el Municipio es parte, tenga esta operación y esta posibilidad.

Me parece que en ningún artículo del título tercero se señala el plazo de la concesión, no se señala en el análisis estadístico, se dice que son diez años, pero eso me parece que debería estar señalado que la autorización para delegar el servicio es de diez años.

En el artículo cuarenta y dos de las etapas del proceso, quería decir que si es en abril, mayo, junio, julio, agosto, septiembre, octubre, va a ser un problema esta transición, ya el atraso y el daño está hecho. Esta falta de juicio de la Administración municipal ya provocó este escenario de riesgo que es que en transición se degrade la calidad del servicio, y por eso me parece que el cronograma debería ser más amplio en el término de la entrega de las ofertas técnicas y económicas, porque a un contrato que va a ser de más en los diez años de cien millones de dólares ¿cuánto va a ser la recaudación de los diez años?, más de cien millones de dólares, es una concesión bien importante esta que se le está dando veinte días de plazo entre las respuestas y aclaraciones para que entreguen las ofertas técnicas.

Me parece que en la posibilidad de tener mejores y mayor número de ofertas, se debería ampliar ese plazo a por lo menos 45 o 60 días, y también la calificación de los oferentes, porque tenía sentido ajustar el plazo para llegar al 31 de diciembre pero si ya estamos en abril da lo mismo y me parece que la urgencia temporal, no tiene ya ningún sentido y lo que habría es que ampliar los plazos para garantizar una oferta que le permita al Municipio escoger en mejores condiciones.

En el tema de la concesión hay un capítulo o sección que me parece que está olvidada, que son los estándares de calidad del servicio, que me parece que hay que ponerlos en función del usuario, yo incorporaría ahí tiempos máximos de espera. Es decir cuando uno va la fila de la revisión técnica vehicular ¿cuánto más va a esperar?, yo creo que habría que incorporar dentro de las condiciones de la puja licitatoria los horarios de atención, porque actualmente son 48 horas a la semana pero puede haber eventualmente alguien que es un modelo de negocios le permita ofrecer el servicio de revisión técnica vehicular incluso los domingos o los sábados tarde y esto me parece saludable, en horas

de la noche quizá no porque incomoda a los vecinos, pero eso ayuda a reducir las filas y por tanto la molestia de la ciudadanía por cumplir esta obligación.

Entonces tiempos de espera, horarios de atención, con la posibilidad de horarios incorporados, la necesidad de incorporar un call center, esto debería ser una obligación dentro de los derechos de los usuarios y calidad del servicio. La agenda de citas, que se evalué el porcentaje de rechazo o de incumplimiento de citas; y, de parte de la fiscalización de los contratos vea esto, la atención de reclamos y las facilidades que deben tener los centros de revisión, es decir un baño una sala de espera, una cuestión como esta debería incorporarse dentro de los pliegos de licitación.

Asume la presidencia la concejala Ing. Anabel Hermosa, Segunda Vicepresidenta del Concejo Metropolitano, a las 10h20 (14 concejales).

En el artículo cincuenta y nueve deberíamos poner si bien no los valores, la tabla base, porque esa tabla base es la que va a permitir ajustar conforme en el artículo sesenta dice: *"en función de índice de precios al consumidor"*, pero ya que vamos a aprobar nosotros, debería plantearse la tabla de partida y en esa tabla de partida debería insistir excluirse el tema ese de los mal dados \$5 dólares que están afectando el bolsillo de los quiteños, nos sacan cada vez que concurrimos a la revisión técnica vehicular, yo me resistía, pero ya se acabó noviembre, me tocó ir y pagar con dolor, sabiendo que es ilegal, que es un abuso de autoridad pagar estos \$5 dólares adicionales, dos millones y medio de dólares más o menos que la Agencia Metropolitana de Tránsito, sin ninguna razón técnica le está sacando a los quiteños y esto tiene que ser señalado.

Concluyo mi intervención insistiendo que más allá de estos temas y de una vez anticipo si la decisión es mantener la Disposición Transitoria Primera en esta Ordenanza, yo personalmente voy a votar en contra, porque no quiero ser cómplice de una irregularidad, una mala gestión de parte de la Administración municipal; y, el Concejo creo yo que no puede prestarse para tapar esa situación. Así es que mi punto no es que se reforme, que se quite esto; y, que se responsabilice a la administración por lo que pueda pasar, ellos tomaron la decisión ilegal en diciembre del 2017 de extender un plazo, la Procuraduría no quiere pronunciarse sobre eso pero es ilegal y ellos mismo que tomen la decisión ahora el 13 de diciembre de este año, de ver cómo hacen que esta obligación que tienen la puedan cumplir cabalmente. Gracias.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Voy a hacer unas tres preguntas. La primera está referida al tema que ha tocado Carlos, y es ¿cómo vamos a garantizar que el servicio se mantenga de manera regular?, ¿cómo va estar en una Ordenanza esa garantía?, ¿cómo así el Concejo se responsabiliza de establecer una garantía de operatividad del sistema?, ese es un tema que seguramente es administrativo, quiero conocer una explicación que tenga la Secretaría, la Agencia; o, quien maneje el sistema, respecto de cómo va a garantizar que servicio se mantenga operativo, con mucha más razón después de las

observaciones que ha hecho el concejal Páez respecto a la ilegalidad de las prórrogas establecidas.

Lo segundo, es que hay algunos conceptos y artículos que se refieren más a la formulación de términos de referencia o de pliegos. Los pliegos se elaboran con reserva, los términos de referencia son reservados; y, hay una entidad o instancia técnica que tiene toda la responsabilidad para manejar eso, el hacerlo público violenta un principio básico de cualquier proceso de concurso de licitación de cualquier tipo y es poner a la luz pública o a la luz de conocimientos de algunos actores, ciertos términos en los cuales se va a establecer la negociación.

Los pliegos tendrá que establecerse y ahí puede ser válido poner los mínimos o pueden haber varias opciones, porque puede eventualmente disminuir la tasa para el ciudadano, aunque el porcentaje que recibe el Municipio sea menor, no digo que sea la más deseable, no quiero que se me interprete así, pero eventualmente esa es una opción donde se beneficia el ciudadano y no el Municipio poniendo una tasa menor.

Entonces el 71% queda en el aire y mientras tanto estamos legislando respecto a ese punto, insisto, no quiero decir que ese sea el mejor camino, eso tiene que ser formulado técnicamente y por lo tanto sobre eso hay responsabilidades específicas de quienes organizan y convocan al concurso y posteriormente resuelven una eventual adjudicación del contrato.

Evidentemente esto está representado en varios artículos el 60 al menos, el 51 al menos y en la exposición de motivos donde también se hacen referencias a aspectos que deberían ser parte de la formulación de los pliegos y términos de referencia y no de una Ordenanza.

Creo que sobre el tema de la revisión vehicular en la vía pública ya se ha extendido el concejal Páez con suficiente amplitud y esas son mis preguntas respecto a este tema.

Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Pedro Freire, a las 10h31 (13 concejales).

CONCEJALA MSc. SOLEDAD BENÍTEZ: Buenos días con todas y con todos. Me parece fundamental la preocupación que ha señalado el concejal Páez, pienso que si no se resuelve jurídicamente o se argumenta jurídicamente con todos los respaldos jurídicos con relación al problema que ha señalado, es absurdo tratar esta Ordenanza.

Mociono que la máxima autoridad solicite un examen especial sobre el contrato, sobre el cumplimiento de los plazos; y, sobre todo la continuidad de la operación con los concesionarios que tienen la operación de este servicio sin la normativa necesaria para la operación y continuidad del servicio, eso me parece fundamental.

Señora Presidenta pediría que someta a votación esa solicitud de examen especial a la Contraloría sobre este tema.

Segundo, ya en la revisión si eso tiene justificación jurídica y ya revisando la propuesta de Ordenanza, me parece que es fundamental contar con el informe de operación de este servicio durante estos años que están prestando el servicio hasta la actualidad. Si no hay eso con cuadros y con lo que han significado los ingresos, los gastos, las contrapartes tanto municipales como de los operadores, me parece que también no tiene los justificativos necesarios para tratar este proyecto de Ordenanza.

Me parece ya en el texto de la propuesta, insisto si esto es justificado jurídicamente, la Ordenanza tiene dos objetivos. La una es regular la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular y la segunda que me parece fundamental y tal vez la razón de la propuesta de la Ordenanza es, que la presente Ordenanza tiene también por objeto autorizar y establecer las condiciones para la prestación del servicio público a través de la modalidad de delegación al sector privado.

Creo que la primera parte está bien tratada y con las observaciones que ha señalado el concejal Páez quedaría bien, pero sí me preocupa el tratamiento superficial de este segundo objetivo, tal vez falta ampliación e igual el concejal Páez señalaba por decir algo, el tema de la tabla que debería estar incluida, aquí no se plantea el tema del plazo del contrato, etc. Me parece que la segunda parte del objeto de esta Ordenanza no está bien tratado.

Luego en las definiciones hay una definición que me parece interesante que es la autorización, es la modalidad delegación a la iniciativa privada o de la economía popular y solidaria, en el resto de la Ordenanza se señala aquí pero no se habla en ninguna otra parte, sobre la posibilidad que realmente se pueda delegar a las empresas de economía popular y solidaria, que sería interesante e innovadora y por ahí se podría pensar que se podría aprobar esta iniciativa, pero como digo no está tratada en ninguna otra parte de la Ordenanza.

Luego con relación a lo que es la delegación de la prestación del servicio, insistir, la delegación en el artículo 37 se habla de un operador privado, pero insisto, no se habla más de la economía popular y solidaria.

Pienso que también en el capítulo dos, con relación al artículo 39 como la modalidad ya es de forma, más bien dice igual en el artículo 37, que se podrá realizar la delegación digamos de la competencia un privado pero de forma excepcional, si es de forma excepcional, me parece interesante en el artículo 39 la conformación de la Comisión técnica, debería ir un tercer actor que tendría que ver con una veeduría o la sociedad civil.

En el artículo 43 también la aprobación de los pliegos creo que tendría que ver insistiendo que es de forma excepcional, la aprobación de los pliegos tendría que intervenir también el comité y con esta tercera figura que se tendría que integrar.

Con relación al título cuarto, el control, evaluación; y, fiscalización, no se señalan los tiempos de la evaluación, a mí me parece que debería ser semestral o anual y tendría que tener el conocimiento y elevar ese informe al Concejo, para que conozca.

Me parece que también falta en este contrato pero debería conocerse ¿cuáles son los temas de contrapartes del Municipio para este privado?, insistir en este informe de operación de la ejecución de este servicio y también coincido con el concejal Páez en que si no hay un informe jurídico con esa Transitoria Primera, se debería eliminar, porque súper riesgoso que el Concejo asuma una responsabilidad que primero es extemporáneo. Hay un riesgo sobre la ejecución sin un amparo legal y me parece que también como concejales con esta administración hemos siempre aprobado Ordenanzas que significan resolver o parchar problemas de esta administración.

Ingresan a la sala de sesiones los concejales Ing. César Benalcázar; y, Lic. Luisa Maldonado, a las 10h40 (15 concejales).

Creo que no debería ser así, siempre nos han acusado desde el primer día que somos unos concejales de oposición, que nos oponemos a todo, cuando insistir también de nuestra parte que los concejales que hemos sido aporte a esta administración y al contrario, este es una muestra más de la ineficiencia de la administración. Gracias.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Gracias Presidenta, buenos días con todos y con todas.

Tengo algunas inquietudes puntuales que quisiera que se me responda por favor. Primero, esté este proyecto tiene como razón de ser un estudio hecho por la AMT a través de una consultoría, revisado el proceso de consultoría que fue publicado en diciembre del 2016 habla de un objeto que dice:

“Desarrollar los estudios para la armonización del sistema de revisión técnica vehicular obligatoria del Distrito Metropolitano de Quito a la nueva legislación nacional y a los requerimientos técnicos actuales”. Es decir, así constan en los términos de referencia.

Sin embargo cuando se desarrolla el procedimiento va cambiando de nombre y en varios documentos se encuentra cómo nombre la consultoría otra cosa que dice:

“Determinación del nuevo modelo de gestión para la revisión técnica vehicular a ser implementada a partir del 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del Aliado que operará en los centros de revisión”.

Incluso esto aparece en el contrato, pero quisiera saber en qué momento y bajo qué normativa cambia el objeto de la contratación, en vista de que en los documentos no hay una claridad sobre ese tema.

Ya se mencionó de alguna manera por los compañeros concejales, pero este proceso de la contratación de la consultoría inicia en el año 2016 y se entrega en marzo del 2017 los productos, me pregunto, y quisiera que se me digas si esta consultoría se puede aplicar a la fecha transcurridos ya dos años.

Quiero insistir en algo, que ya la concejala Benítez había manifestado respecto al proyecto de Ordenanza en los incisos segundo y tercero del artículo 283 el COOTAD dice:

“Sólo de manera excepcional los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales Provinciales Metropolitanos y Municipales, podrán delegar la prestación de servicios públicos de su competencia a la iniciativa privada...”

Sin embargo está clarísimo también ahí que la falta de capacidad técnica - económica para la gestión directa de un servicio público, deberá ser debidamente justificada por la autoridad ejecutiva ante el respectivo órgano legislativo local y la ciudadanía. Esta justificación no se ha encontrado en ninguna parte y a mí me parece que eso es fundamental para poder entender, porque quiere entregarse en un servicio público a una iniciativa privada.

Sale de la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, a las 10h42 (14 concejales).

Este es un informe que además debería haber sido entregado ya por la AMT o la Secretaría de Movilidad, entiendo yo, para poder entender realmente cuál es la intención, me parece importantísimo aunque ya el concejal Páez de alguna manera explicó el tema económico, porque en la en la propuesta no está, ya que no hay un informe técnico, no hay un informe económico. Sí me parece que tiene que haber un informe de la situación económica de la AMT, que debería darlo la Secretaría de Movilidad o quien tenga realmente que entregar, para determinar si ahí está incapacidad financiera – municipal, que nos haga entender que tiene que pasar este servicio público al sector privado. Gracias.

CONCEJAL ECO. LUIS REINA: Muchas gracias, muy buenos días. Los estudios y la consultoría de verdad me deja insatisfecho, hay muchos criterios subjetivos, por ejemplo y después se los recogen en los considerandos de la Ordenanza, el suponer que lo público no permite garantizar la prestación del servicio que está sujetos a riesgos de paralización y para después llegar a la conclusión de que la mejor alternativa es la delegación, yo creo que allí parten de prejuicios de sesgos ideológico – políticos.

Primero, me preguntó y creo que es necesario que nos informen ¿cuánto costó esta consultoría?.

Segundo, decir que de verdad no hay aportes técnicos, objetivos, materiales, para llegar a la recomendación de la delegación. Existen elementos subjetivos de comprensión ideológica política, de su forma de ver las cosas y en esta particularidad de verdad solicitó que los concejales conozcamos de manera particular la situación del contrato que está vigente, son dos capítulos.

El primero que preste particular atención sobre el plazo, porque se deja llegar al extremo cuando ya deja de regir; y, dos de las acciones ¿quién es el responsable para no llegar a cumplir con todo lo previsto por ejemplo en la Cristianía. En la comparación de alternativas no me deja satisfecho, no deja ver de verdad ni el aspecto legal, ni el aspecto técnicos, ni la necesidad, porque no hay ni acuerdo cuánto mismo se necesita, si necesitamos 10, 12, 14 millones para implementarlo, pero allí se ve claramente una voluntad, se ve una voluntad de no gestionar el financiamiento y de no obtenerlo como un ente que se lo preste directamente, eso se nota a leguas y claro la consultoría parece consultoría política, que le diga al candidato que siempre está bien y también parece que lleva sólo a sustentar y a justificar la delegación antes que de verdad un análisis real de las diversas alternativas y cuáles alternativas son las mejores.

Ingresan a la sala de sesiones los concejales Dr. Pedro Freire; y, Sr. Marco Ponce, a las 10h47 (16 concejales).

Creo importante el aporte que ha hecho el compañero Carlos Páez, hay que trabajar y esperamos que en la Comisión se presente la posibilidad de que en esta delegación se busquen mecanismos, que primero no sean monopólicos, tal como lo planteó el Ingeniero Carlos Páez, segundo que posibilite como plantea la compañera Soledad Benítez que se le dé un trato especial y preferencial a economía popular y solidaria, creo que es fundamental y lo de la participación también, creo que debe ser un objeto para decidir con quién hacer el contrato.

Salen de la sala de sesiones los concejales MSc. Patricio Ubidia; y, Abg. Sergio Garnica, a las 10h47 (14 concejales).

La participación debe ser parte del concurso y debe servir de base para determinar con cuál se puede trabajar y para coincidir con la petición de la Concejala Benitez de que de verdad pidamos un examen especial de parte de la Contraloría. Muchas gracias.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Gracias concejal. Existiendo un apoyo a la moción de la concejala Benítez, por favor señor Secretario proceda con la votación respectiva relacionada con el pedido de un examen especial a la Contraloría General del Estado a

los procesos contractuales relacionados con los centros de revisión vehicular. Con la modificatoria planteada por la concejala proceda por favor.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí señora Presidenta, señoras y señores integrantes del Concejo, por favor sírvanse levantar la mano.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Audio por favor para la concejala Moreno.

CONCEJALA DRA. RENATA MORENO: Gracias Presidenta. Simplemente saber textualmente qué es lo que se quiere consultar a Contraloría.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Conforme acaba de aclarar la concejala Benítez, sería la solicitud de un examen especial a la ampliación del plazo para los centros de revisión técnica vehicular, sin contar con un sustento jurídico y una normativa al respecto.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Sin el afán de contravenir lo que es una moción en curso para votación, si quisiera el criterio del Procurador porque Contraloría siempre se ha pronunciado de que emitirá sus informes al finalizar los procesos. Creo que lo correcto sería dado a la preocupación respecto de la aplicación de la Disposición Transitoria Primera, la consulta respectiva que ya lo hizo la Comisión de todo el cuerpo normativo, pero es necesario que de manera específica la Procuraduría se pronuncie sobre la viabilidad legal de esta prórroga adicional en el marco de esta transición mientras se da el proceso planteado en la misma, eso nos ayudará mucho discutir y resolver para segundo debate, toda vez que el primer debate no acostumbramos a votar según lo que indica la norma.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Gracias concejal proceda señor Secretario por favor con la votación pertinente.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí señora Presidenta, señoras y señores integrantes del Concejo por favor sírvanse levantar la mano quienes están de acuerdo con la moción formulada por la concejala Soledad Benítez.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓			
2. ING. CÉSAR BENALCAZAR	✓			
3. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
4. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓			
5. ABG. DANIELA CHACÓN				✓
6. SR. FRANCISCO CHICAIZA	✓			
7. ABG. EDUARDO DEL POZO				✓

8. DR. PEDRO FREIRE	✓			
9. ABG. SERGIO GARNICA				✓
10. DR. MARIO GRANDA	✓			
11. ABG. MARIO GUAYASAMÍN				✓
12. ING. ANABEL HERMOSA	✓			
13. LIC. LUISA MALDONADO	✓			
14. DRA. RENATA MORENO	✓			
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓			
16. SR. MARCO PONCE	✓			
17. ECON. LUIS REINA	✓			
18. ABG. RENATA SALVADOR				✓
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
20. MSc. PATRICIO UBIDIA				✓
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO				✓
VOTACIÓN TOTAL	15	0	0	7

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Con el voto favorable de los presentes señora Presidenta queda aprobada la moción.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (15), **RESUELVE:** SOLICITAR A LA CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO LA REALIZACIÓN DE UN EXAMEN ESPECIAL A LOS CONTRATOS DE LOS CENTROS DE REVISIÓN VEHICULAR EXISTENTES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN LO RELACIONADO CON LA AMPLIACIÓN DEL PLAZO DE FUNCIONAMIENTO DE LOS MISMOS, SIN CONTAR CON UNA NORMATIVA SOBRE LA MATERIA.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Gracias señor Secretario. Existen algunas observaciones y pedidos de información señor Secretario por favor proceda.

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Gracias señora Presidenta. Solamente para informar, primero agradeciendo el tiempo y las aportaciones son muy valiosas sobretodo en el campo técnico, pero debo mencionar que muchas de ellas o casi todas se recogen en los pliegos que se van a presentar y que son objeto de negociación, sin embargo de ello haremos toda la revisión de la normativa que se ha recogido en cada una de las observaciones y pasaremos a la Comisión respectiva para que lo conozcan.

En el ámbito se mencionan también que las oportunidad de hacer un concurso público están abiertas para todas las opciones de inversión de economía popular y solidaria y

demás, eso no hay limitaciones y también plazos, condiciones y demás constan en la oferta. La intención es tomar un tema de base, el 31% no es una obligación, es una base de propuesta para que el oferente haga su mejor propuesta y es como se debe trabajar en una base. Estos pliegos se encuentran también listos, entonces enviaremos junto con la Ordenanza recogiendo las observaciones mencionadas, también los TDR básicos.

No podemos enviar todos los pliegos por qué bien lo ha dicho el concejal Albán es un tema que no podemos hacerlo público, si no nuestro concurso perdería la fuerza que necesitamos para negociar como ciudad.

Entonces si pido el entendimiento de eso y estaremos abiertos a compartir lo que se pueda obviamente como debe ser, dentro de lo que nos permite.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Solamente para ir concluyendo. Es importante acotar que la Comisión de Movilidad en octubre de 2017 manifestó la preocupación respecto de los diez meses de prórroga que ya estaban alcanzándose y el riesgo que se cumpla un año de prórroga. Hay que resaltar la preocupación del actual Secretario de avanzar en el desarrollo de esta normativa vigente, hay que dejar en claro esto por la implicancia que viene luego por los órganos de control y demás.

En menos de 4 meses con todas las dificultades de tener quórum y demás se ha procesado esta Ordenanza. La Comisión se compromete a hacer llegar el resultado de la Consultoría que es muy amplio en un CD, para todos los miembros del Consejo.

Además de le pido a la Secretaría que igualmente antes de segundo debate nos haga llegar a todos los miembros del Concejo, la justificación más ampliada al respecto de porque estamos irrumpiendo en este modelo de gestión de una entrega a privados, toda vez de que la exposición de motivos si lo recoge pero no lo suficientemente amplia. Creo que esto es importante para facilitar el debate respectivo.

Se manifestó en la Comisión la necesidad de no tener el sesgo que manifestó el concejal Luis Reina, de no tratar de evidenciar que lo público no es lo adecuado o lo deficiente, sino que la sustentación básica es el riesgo de tener un déficit, el riesgo financiero que tiene el Municipio al afectar el presupuesto. Cuando se pretenda de pronto iniciar un modelo de gestión eminentemente público, eso tiene que ampliarse un poco más, porque al parecer no está debidamente comprendido.

Creo que lo importante es la revisión técnica vehicular dos veces al sistema de transporte público, comercial; y, por cuenta propia como dice la Ley y aparte los privados una sola ocasión.

El concepto también de emisiones es importante recogerlo y no el control de la contaminación.

Unificar los artículos 13, 14; y, 18 manifestado por el concejal Páez, es una tarea que debemos también irrumpirlo y el control aleatorio en vía es importante y no sé si eso afecta al modelo en cuanto al concurso a la licitación, tiene que recogerse adecuadamente, pero eso va a ser una señal adecuada en la calidad de servicio, no solamente que llegue el vehículo e iniciar la revisión.

El artículo 20 igualmente es fundamental democratizar el acceso a la base de datos, para que ciudadano común pueda acceder y generar las diligencias, sobre todo de carácter judicial que se pueden dar.

La aprobación del artículo 21 se recoge de manera expresa señor Secretario sin costo adicional, es fundamental esto para evitar justamente estos malestares que tenemos.

El artículo 28 igualmente material particulado, esto es fundamental, y en base a porcentajes esto si se manifestó, no hablar de montos sino x porcentaje de la remuneración básica unificada, porque esto va siendo objeto de ajustes y cambios en función de la política salarial que año a año se va incrementando.

El artículo 31 igualmente recogemos nuevamente transporte público, comercial; y, por cuenta propia, para no hablar de vehículos de uso público o de uso privado que es mucho menos genérico y menos apegado a la norma.

El artículo 37 igualmente controlar y evitar la formación de un monopolio es fundamental. Estoy de acuerdo con que comparta el tema con órgano cómo es la politécnica CCICEV para poder manejar de mejor manera y tener un parámetro de control a futuro de cómo evolucione el modelo de gestión planteado.

Ajustar los plazos en el artículo 42 es fundamental y los estándares de calidad planteados en cuanto a horario de atención, la implementación de un call center, costos, citas electrónicas con previo aviso y demás facilidades creo que son elementos han de valorarse si podemos incluirles en el articulado o hacen parte del proceso de licitación, esto ya lo veremos adecuadamente.

Insisto, la Disposición Transitoria Primera señor Procurador necesitamos un criterio en específico sobre la viabilidad jurídica que es lo que al momento si preocupa, en cuanto a la posición que existe en el Concejo respecto de que podamos entrar en una potencial violación a la norma.

Asume la presidencia el Dr. Mauricio Rodas, Alcalde del Distrito Metropolitano, a las 10h57 (15 concejales).

Estamos recogiendo insisto lo que planteó la concejala Castañeda, entrega de información producto la consultoría que es amplia, le vamos a hacer llegar la justificación igualmente. Está en la herramienta digital concejala Castañeda y podemos

acceder a esa información ahí, no lo distribuimos porque es muy voluminosa el resultado de la consultoría.

Lo que faltaría entonces señor Secretario y lo que se insiste, es la justificación de manera más ampliada respecto de porque estamos irrumpiendo hacia un modelo de concesión prescrito en el COA.

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD Se procederá con lo mencionado señor Presidente de la Comisión.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: La preocupación del concejal Albán también debe recogerse respecto de que el artículo 60, 51; y, 41 debemos cuidar primero de unificar y segundo de no caer en una desagregación que implique debe dar información que es propia de un proceso que tiene características de reservado, eso es lo que aquí se está manifestando.

Las observaciones de la concejala Benítez la acogemos, el objeto hay que corregir este artículo uno, si creo que hace falta ampliar un poco más, hacerle mucho más claro y específico y la necesidad de plantear la participación de lo que significa economía popular y solidaria.

Creo que es fundamental en el marco de democratizar estos procesos que muchas veces los prejuiciamos, que son elevadamente técnicos y no pueden participar actores que están inmersos en estos modelos de participación de economía popular y solidaria.

El tercer actor fundamental yo recojo y estoy de acuerdo en cuanto al artículo 39 la sociedad civil en función de lo que significa la norma sin contravenir lo que es un proceso de licitación, creo que ahí están recogidas todas las observaciones.

El artículo uno manifestamos ampliar y aclarar el objeto que en el segundo inciso, acogemos estas observaciones. Creo que hay acuerdo en ese sentido para procesarlas, llevarlas a la Comisión; y, lo más pronto posible traerlas para un segundo debate ya que los tiempos son los que ocupan y han preocupado siempre la Comisión y a la actual Secretaría de Movilidad. Gracias.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Gracias Alcalde. De todas maneras insistir en la preocupación de la Disposición Transitoria Primera, sobre la continuidad de la prestación del servicio público.

Realmente no es pertinente que el Concejo Metropolitano resuelva temas administrativos contractuales, que están plenamente especificados en una normativa para ello, el Concejo Metropolitano está para normar otro tipo de aspectos pero estos son eminentemente administrativos, que le corresponde a la administración municipal resolverlos.

Solicito en este caso que se emita un informe por parte de la Procuraduría Metropolitana hasta el segundo debate, para que sea conocido por parte de los compañeros concejales. Gracias Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Una vez recogidas las observaciones y comentarios, declaro conocido en primer debate el proyecto Ordenanza en discusión.

2. Ordenanza Metropolitana para la descarbonización paulatina del transporte y fomento del transporte con tecnología limpia en el Distrito Metropolitano de Quito. (IC-O-2018-394).

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Habiendo sido un pedido del ejecutivo y de la Secretaría de Ambiente, en julio de este año se procedió a procesar la iniciativa legislativa respectiva, la Comisión pone a consideración del Concejo, cuenta no solamente con el informe técnico de la Secretaría de Ambiente, sino también el informe financiero, tributario, así como el criterio legal de Procuraduría, que nos permite ya impulsar en primer debate, es una Ordenanza importantísima, que si bien es cierto la mayor carga es de medio ambiente pero la Comisión ha estado abierta a procesarla conforme ha sido el pedido.

Le solicito a la Secretaria de Ambiente que procedan a hacer la exposición del presente proyecto de Ordenanza.

SEÑOR ALCALDE: Mientras pasa la señora Secretaria, quería decirles que esta es una iniciativa efectivamente que ha sido presentada por el ejecutivo y lo hemos hecho acogiendo en este proyecto de Ordenanza, varias de las conclusiones a las que se ha llegado en la discusión internacional de este tema.

Como conocen Quito viene jugando un rol activo en redes internacionales de Alcaldes, en materia de combate al cambio climático, como el pacto global de Alcaldes por el clima y energía, la organización C40, entre otras y sin duda este proyecto Ordenanza ubicaría a nuestra ciudad a la vanguardia en lo que tiene que ver con la adopción de mecanismos efectivos al combate el cambio climático, incorporando varias herramientas de estímulo para la incorporación de vehículos eléctricos, vehículos no contaminantes de nuestra ciudad, así como también otras medidas.

Por lo tanto creo que esta es una Ordenanza de enorme importancia, e insisto creo que va en línea con los compromisos internacionales que nuestra ciudad ha asumido en esta materia.

Salen de la sala de sesiones los concejales Lic. Luisa Maldonado, Dra. Renata Moreno; e, Ivone Von Lippke, a las 11h09 (12 concejales).

DRA. VERÓNICA ARIAS, SECRETARIA DE AMBIENTE: Muchas gracias, muy buenos días señor Alcalde, señores concejales.

Nos van a permitir hacer la presentación conjunta entre la Secretaría de Ambiente y la Secretaría Movilidad. Quiero agradecer primero a la Comisión evidentemente ha trabajado muy duro y ha dado acogida a todos nuestros planteamientos.

Quisiera comenzar con un breve video para ponerles en contexto de lo que está pasando a nivel mundial, con el tema de cambio climático y los efectos que están surgiendo en las ciudades del mundo.

A continuación se proyecta el video en mención:



Con esa mini introducción, justamente en esta semana está llevándose a cabo la COP24 - 2018 en Polonia y todas las naciones del mundo, están debatiendo precisamente los efectos del cambio climático.

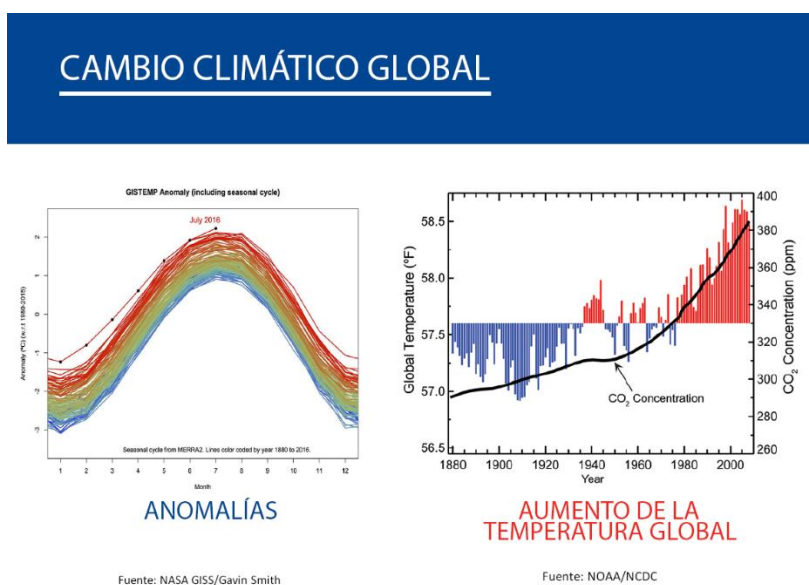
Quiero citar y precisamente al informe del IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change, que es el panel intergubernamental científico de cambio climático que menciona:

“La comunidad científica ha alertado que los gases de efecto invernadero ha incrementado sustancialmente en el planeta y que alcanzarán el punto de no retorno, el cambio climático será catastrófico e irreversible, sin embargo hay escenarios de esperanza, pero si tomamos las medidas adecuadas y medidas que sean ambiciosas”.

Este es el objeto y el espíritu de esta Ordenanza y no tiene que ver solamente con el ambiente sino con el modelo de desarrollo de las ciudades y del mismo planeta.

Esto es lo que ha dicho inclusive el PNUD. Quisiera enseñarles cómo está en estos cuadros el cambio climático.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

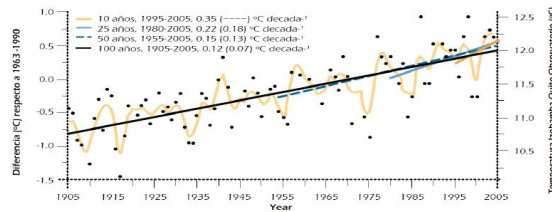


DRA. VERÓNICA ARIAS, SECRETARIA DE AMBIENTE: Fíjense en el estado de anomalías que tiene la tendencia actual durante los últimos años. Al 2016 ha habido un incremento sustancial de la temperatura y conforme aumenta la temperatura también aumenta los gases de efecto invernadero, es decir ustedes ven esa temperatura global que ha incrementado en 1.5 los últimos 100 años, también ha pasado lo mismo en el Ecuador y especialmente en Quito.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

EVALUACIÓN AMENAZAS CLIMÁTICAS

VARIACIÓN EN LA TEMPERATURA



Incremento en los últimos 100 años.
La tendencia ha sido de 1.2 C



DRA. VERÓNICA ARIAS, SECRETARIA DE AMBIENTE: Este es el incremento en Quito de los últimos 100 años, la tendencia ha sido justamente de 1.2.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

- **Objetivos del Acuerdo de París:** "mantener el aumento de la temperatura media global muy por debajo de los 2 grados [Celsius] por encima de los niveles preindustriales, y continuar los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 grados [Celsius] niveles al 2030".
- El **rol de las ciudades** es crucial para contribuir a las metas nacionales y globales, pero además porque las ciudades son las primeras en enfrentar los impactos del cambio climático.
- Quito cuenta con una **Estrategia de Cambio Climático a 2025**, tiene sus inventarios de emisiones al día y hay acciones concretas.
- **Actualización de Plan de Acción Climático de Quito** a largo plazo (2050) alineado a las metas del Acuerdo de París: Fecha límite al 2020.



Con este contexto que nos estamos desarrollando a nivel mundial, el objetivo es justamente llegar y ayudar a cumplir la meta del acuerdo de París, que además la ciudad de Quito ha sido también signatario de muchas redes internacionales como mencionó el señor Alcalde y es precisamente el objetivo de mantener el aumento de temperatura

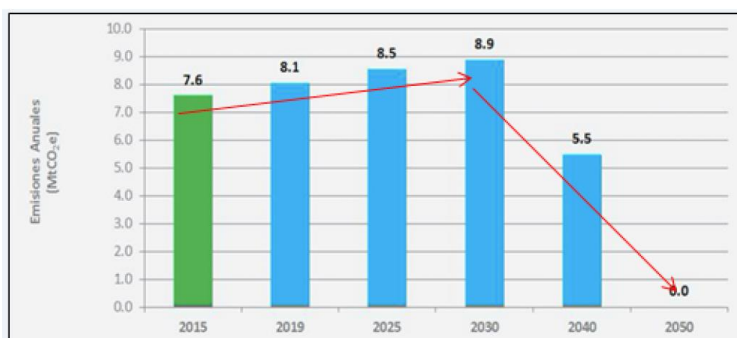
media global muy por debajo de los dos grados centígrados y ojalá no llegar al 1.5 grados centígrados al 2030, por las consecuencias catastróficas que viviría el planeta.

El rol de las ciudades en este sentido es crucial para contribuir a las metas nacionales y globales y además porque las ciudades pueden jugar un rol muy importante y también son las primeras que ya están enfrentando los impactos del cambio climático.

Quito cuenta con una estrategia de cambio climático al 2025, ha sido aprobada por el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial y Desarrollo; y, actualmente nos encontramos con la ayuda del C40, con una asistencia técnica en el Plan de Acción Climático de Quito para el 2050. Es decir una actualización bajo los estándares y las metas del acuerdo de París.

Esto nos pone en una situación de justamente ver grandes retos para las ciudades y ver cómo ayudamos en este sentido a bajar las emisiones que tenemos especialmente en el transporte público. Sin una meta ambiciosa de reducción de la huella de carbono al 2050 no vamos a lograr si no se dan un montón de pazos previos.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Ambiciosa Reducción de la Huella de Carbono con Cero Emisiones Netas al 2050.

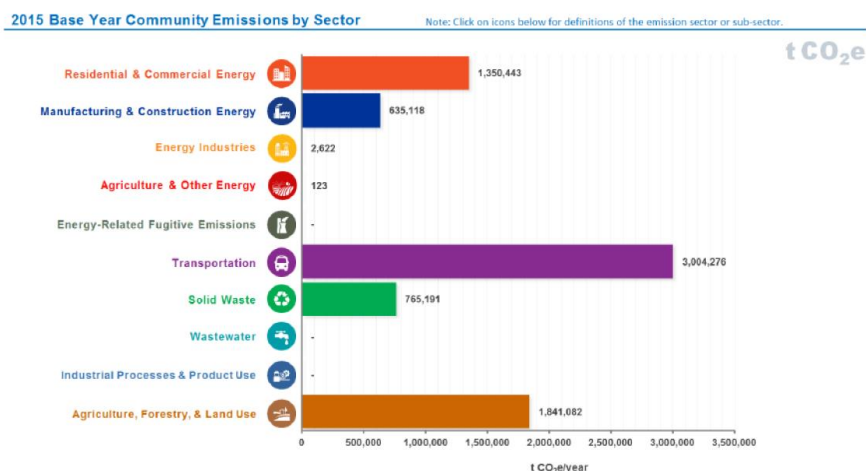
Neutralización de los Impactos del Cambio Climático en el DMQ.

DRA. VERÓNICA ARIAS, SECRETARIA DE AMBIENTE: Ustedes ven en esta gráfica que la tendencia es justamente ascendente de cómo va el transporte público y las emisiones de esta ciudad. Si es que queremos bajar las emisiones de una forma sustancial y tenemos que corregir esta gran tendencia, tendríamos que tomar medidas correctivas ahora. Es decir para que el 2030 los futuros Alcaldes y la ciudad no tenga que tener una decisión tan tajante que deba eliminarse de un solo plumazo un montón de cosas: residuos sólidos, transporte público, el tema de energías en residencias etc., entonces deberíamos transformar paulatinamente en estas futuras décadas, si queremos al 2050 ser una ciudad amigable con el ambiente y con cero emisiones al 2050.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

LÍNEA BASE

Inventario Huella de Carbono 2015



DRA. VERÓNICA ARIAS, SECRETARIA DE AMBIENTE: Ustedes ven acá el inventario de la huella de carbono, al 2015, está siendo actualizada al 2017 y efectivamente el 56% de emisiones proviene del sector del transporte público, el resto está dividido en residencia, en energía, en residuos sólidos.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

ANTECEDENTES AMBIENTALES



- La movilidad eléctrica tiene un impacto positivo en la mejora de la **calidad del aire y disminución de ruido**. Como consecuencia genera importantes **beneficios en la salud** de la ciudadanía, incluyendo la disminución en la incidencia de enfermedades cardiorrespiratorias, asma y bronquitis.
- Se disminuyen las emisiones de gases de efecto invernadero que afectan globalmente al cambio climático. El **recambio de toda la flota de transporte público del DMQ** representa una disminución de alrededor de **400.000 ton CO₂eq** al año para la ciudad.
- Genera un **impacto positivo en el patrimonio del DMQ**, especialmente el del Centro Histórico que se deteriora por las emisiones y vibraciones de los buses convencionales.

Entonces la prioridad es efectivamente el transporte público y no solamente hablamos de un tema ambiental, sino que de una movilidad eléctrica que tendría un impacto positivo en la mejora de la calidad de aire, en la disminución de ruido, en la mejora de la salud pública, obviamente por las enfermedades que ya son conocidas. En la disminución de los efectos de las emisiones de gases invernadero y que además

representaría una reducción de 400.000 toneladas de CO2 al año para la ciudad, además un impacto positivo en el patrimonio cultural del DMQ, especialmente en el centro histórico que se deteriora por las emisiones y las vibraciones de los buses convencionales y para eso se ha dedicado esta Ordenanza un capítulo específico del centro histórico.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

ANTECEDENTES DE MOVILIDAD

En materia de movilidad, se cuenta con las siguientes ordenanzas que ya hacen referencia a vehículos cero emisiones:



- La Ordenanza Metropolitana No. 177 establece que se determinará un esquema de incentivos para reconocer a las Operadoras que hayan habilitado dentro de su flota vehículos cero emisiones, en reconocimiento a los beneficios socio ambientales derivados de la reducción de emisiones y reducción de ruido.
- La Ordenanza Metropolitana No. 201 determina que el Administrador del Sistema establecerá un Plan de Incentivos que prevea, entre otros, la circulación en sitios de tratamiento especial y con alta demanda, a los operadores del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros que adquieran vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente.

DRA. VERÓNICA ARIAS, SECRETARIA DE AMBIENTE Hay un par de antecedentes también de dos Ordenanzas de movilidad que hemos considerado acá, que ya fueron aprobados por el Concejo y que genera y establece que se determinará un esquema de incentivos para reconocer a los operadores que hayan habilitado dentro de su flota de vehículos cero emisiones, el reconocimiento a beneficios socio-ambientales y derivados a la reducción de emisiones y reducción de ruido. Y la Ordenanza Metropolitana No. 201 que determina que el administrador del sistema establecerá un plan de incentivos que prevea entre otros la circulación en sitios de tratamiento especial.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

CONTENIDO DE LA ORDENANZA

- Marco general sobre **infraestructura**, específicamente lo relativo a carga de vehículos cero emisiones y a gestión de sus baterías.
- Se crean **incentivos** para la movilidad cero emisiones
- Se define al núcleo del Centro Histórico como **área libre de emisiones** a partir de **2020** y desde esa fecha **solo pueden circular taxis y buses cero emisiones en el área núcleo del CHQ.**
- A nivel de todo el **DMQ**, desde **2020 operadores de buses y taxis** deben presentar planes de recambio de flota e incorporar al menos una unidad eléctrica por año.
- Desde 2025 solo podrán ingresar a operar buses y taxis que sean cero emisiones.

DRA. VERÓNICA ARIAS, SECRETARIA DE AMBIENTE: Dicho esto básicamente el contenido de la Ordenanza son cinco puntos:

1. Genera un marco general sobre infraestructura qué es lo que debería tener ya la ciudad para prepararse en este cambio de tecnología, especialmente a lo relativo al vehículo de cero emisiones y a la gestión de las baterías;
2. Se crea incentivos para la movilidad cero emisiones dentro de las competencias que le otorga al Municipio;
3. Se define al núcleo del centro histórico como área libre de emisiones a partir del 2020 y desde esa fecha sólo pueden circular taxis y buses cero emisiones en el área núcleo del centro histórico de Quito;
4. A nivel de todo el Distrito Metropolitano desde 2020 los operadores de buses y taxis, deberían presentar planes de recambio de flota e incorporar al menos una unidad eléctrica por año. Haciendo esto al 2040 tendríamos ya una flota con tecnología limpia; y,
5. Desde el 2025 sólo podrán ingresar a operar buses y taxis que sean cero emisiones.

Eso en extracto el contenido de la Ordenanza. Vamos a pasar rápidamente el contenido de los capítulos.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

CAPÍTULO 1

- Esta Ordenanza tiene por objeto facilitar la transición hacia un proceso de descarbonización y una movilidad basada en tecnología limpia en el DMQ, mediante en el otorgamiento de incentivos. (Art.1)
- Están sujetos a la OM personas naturales y jurídicas que hagan uso de vehículos cero emisiones, dentro del DMQ. (Art.2)
- El otorgamiento de incentivos para movilidad cero emisiones se regirá por principios de responsabilidad, calidad, ambiente, entre otros.(Art.3)

En el capítulo uno lo que hace es generar el objetivo para la cual se crea esta Ordenanza que es facilitar la transición hacia un proceso de descarbonización, evidentemente estarán sujetos a la Ordenanza las personas naturales y jurídicas que hagan uso de vehículos cero emisiones y el otorgamiento de incentivos para movilidad cero emisiones que se regirá por principios de responsabilidad, de calidad; y, de respeto al ambiente.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

CAPÍTULO 2

- Vehículos Cero Emisiones (Art.4)
Los vehículos que presten transporte público y comercial deberán ser homologados.
- Estaciones de Carga (Art.5)
Se autoriza el establecimiento y la operación de estaciones de carga (públicas y/o privadas). Todos los estacionamientos públicos deberán contar con al menos una plaza de estacionamiento para estos vehículos.
- Gestión de Baterías (Art.6)
Fabricantes, comercializadoras, importadoras y/o distribuidoras serán responsables de gestión de las baterías en virtud de la Responsabilidad Extendida del Productor.

DRA. VERÓNICA ARIAS, SECRETARIA DE AMBIENTE: Habla sobre la infraestructura, la homologación; y, luego se establece donde deberían estar las estaciones de carga y se autorice el establecimiento y operación de estaciones de carga tanto públicas como privadas en todos los estacionamientos públicos, que deberán contar con al menos una plaza de estacionamiento para este tipo de vehículos.

Con relación a la gestión de baterías se establece la responsabilidad extendida del productor. Es decir esta ya es una normativa nacional que está en el Código Orgánico Ambiental, es decir que los fabricantes, comercializadores, importadores; y, distribuidores, serían los responsables de gestionar las baterías y en relación a los incentivos y disposiciones generales.

Le voy a pedir al Secretario de Movilidad que haga su exposición porque lo siguiente es competencia de la Secretaría de Movilidad.

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Dando cumplimiento con el tema, es obvio que nosotros como Secretaría Movilidad tenemos un importante aporte como ciudadanos en esta iniciativa de descarbonización en la ciudad.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

CAPÍTULO 3

Incentivos Generales (Art. 7): Para vehículos cero emisiones que presten transporte público, comercial y/o particular:

- (a) Exoneración del pago del porcentaje correspondiente al MDMQ, de la tasa por concepto de la Revisión Técnica Vehicular Obligatoria.
-Desde la fecha de entrada en vigencia de hasta el año 2025.
- (b) Facilidades y atención preferencial durante matriculación.
- **Incentivos Transporte Público (Art.8):**
Las Operadoras de transporte público que renueven o habiliten vehículos cero emisiones dentro de su flota autorizada, podrán requerir atención prioritaria en el **otorgamiento de rutas o zonas de circulación de alta demanda.**

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Hay que buscar incentivos para el uso de energías limpias y esos incentivos los tiene que ir generando la autoridad tanto nacional como municipal, que van a ser sin duda progresivos, pero este es un gran inicio para que los mismos sean cada vez más perfeccionados.

Por ejemplo incentivos como exoneración en ciertos pagos o tasas correspondientes a lo que el Municipio cobra en la tasa por concepto de revisión vehicular obligatoria, podríamos pensar y estamos proponiendo que tengan un descuento de la tasa municipal aquellos carros eléctricos este momento o mañana de energía limpia, que no tengan que pagar ciertas tasa de revisión vehicular. Así mismo darles otras facilidades preferenciales de atención en la matriculación.

Hay que pensar en incentivos hacia el transporte público, las ciudades en el mundo están ya mudando hacia la adquisición de unidades de transporte público eléctrico y para ello hay que pensar en otorgamiento de rutas que sean vinculadas si es posible con unidades eléctricas, por lo cual también hemos incluido algunos temas en cuanto a la operación de transporte público que ingresen ya o que ya incluyen el uso de unidades eléctricas.

Debo mencionar por ejemplo, que en la nueva concesión del ramal Central Norte que tiene el tramo Noroccidental de la ciudad, ya se ha llegado a un acuerdo para una incorporación de buses, desde el presente año de concesión o sea desde 2019.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

- **Incentivos para Modalidad Taxi (Art.9):**

Atención prioritaria en la ubicación de parqueaderos y/o estacionamientos en zonas de alta demanda y zonas especiales.
Los taxis cero emisiones podrán prestar el servicio de taxi, sea convencional o ejecutivo, y **no tendrán restricciones territoriales dentro del DMQ.**

- **Incentivo para Fabricación (Art.11):**

Fábricas de vehículos cero emisiones y operadores de electrolinerías tendrán el 50% de descuento en impuesto predial y el 1.5 por mil a los activos los tributos municipales por 10 años improrrogables.

- **Planes de Financiamiento (Art.12):**

El MDMQ podrá promover asociaciones público privadas que permitan a los operadores acceder a mecanismos de financiamiento blando para la adquisición de vehículos cero emisiones.

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Igualmente tenemos estudios y se han trabajado con el apoyo del BID, para un tema de inclusión de taxis en el proyecto que corresponde al centro histórico de Quito y que sirva como un inicio para el resto de iniciativas en la ciudad.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

CAPÍTULO 4

- Se define al Centro Histórico de Quito, en su área declarada como Patrimonio Cultural de la Humanidad, como área libre de emisiones de carbono del sector transporte público al año 2020. (Art.12)
- Desde el 2020 se implementarán dispositivos de cierre y control en los puntos de ingreso a la zona declarada del Centro Histórico, que permita el acceso exclusivo de vehículos cero emisiones o unidades previamente autorizadas. (Art.13)
- Se plantea la reubicación de rutas de transporte público en el Centro Histórico para el cumplimiento del área libre de emisiones al 2020. (Art.14)
- Desde el 2020, dentro del área libre de emisiones se autoriza exclusivamente la prestación del servicio de taxi con vehículos cero emisiones. (Art.15)

Hay que pensar incentivos de fabricación. Hay ciertos componentes para motivar la inversión, también hemos pensado en planes de financiamiento y sobre todo hay un capítulo que habla de centro histórico del cual tenemos un programa bastante avanzado, para convertir en algo ambicioso esto, a partir del año 2020 que es muy cerca ya en un

centro histórico libre de emisiones. Por lo cual contamos ya con un estudio que está vinculado obviamente al desarrollo sustentable y sostenible en cuanto al uso de medios de transporte en el centro histórico.

Se plantea también la reubicación de rutas de transporte porque hay que analizar cuáles son las rutas de transporte en la ciudad que tiene mayor número de frecuencia de viajes y de buses que a lo mejor se pueden ir cambiando con unidades que sean de energía limpia.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

CAPÍTULO 5

- Se ratifican los compromisos de cambio climático asumidos en materia de movilidad sostenible y carbono, que fundamentan la sustitución progresiva de unidades de transporte eléctrico en sus diferentes modalidades.(Art.16)
- Se conforma la Mesa Interinstitucional de Carbono y Movilidad Sostenible que tendrá la responsabilidad de generar una agenda de trabajo anual para el cumplimiento de los Compromisos Locales de Cambio Climático, en materia de transporte sostenible.(Art.17)
- La Huella de Carbono del DMQ se calculará con una periodicidad bianual, y será coordinada por la Secretaría de Ambiente. Para el cálculo del sector transporte, se utilizará la información proporcionada por la Secretaría de Movilidad.(Art.18)

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Finalmente el capítulo quinto también habla del Desarrollo Institucional Metropolitano, para ratificar los compromisos de cambio climático a través de la mesa interinstitucional de carbono y movilidad sostenible, que mida además la huella de carbono del Municipio de Quito con una frecuencia recurrente que este obviamente a la par de las primeras ciudades a nivel mundial.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- Se encarga a la Secretaría de Movilidad y a la Agencia Metropolitana de Tránsito de la ejecución de la ordenanza.

SEGUNDA.- La Secretaría de Movilidad establecerá las características de los distintivos de identificación que deberán portar los vehículos cero emisiones.

TERCERA.- El MDMQ podrá renovar su flota de transporte público únicamente con vehículos cero emisiones.

CUARTA.- A partir del año 2025, todas las unidades que ingresen a prestar el servicio de transporte público, así como aquellas que ingresen a prestar el servicio de taxi, deberán ser vehículos cero emisiones. Esto permitirá contar con una flota 100% libre de emisiones al 2040.

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Hay algunas Disposiciones Generales, que encarga la Secretaría de Movilidad y a la Agencia Metropolitana de Tránsito sobre la ejecución de esta Ordenanza.

Procede con la explicación de las siguientes láminas:

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- En el plazo de 120 días, la Secretaría de Ambiente coordinará con entidades municipales para generar el reglamento de aplicación de la presente ordenanza.

SEGUNDA.- En el plazo de 180 días contados a partir de la vigencia de la presente Ordenanza, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda deberá presentar ante la Comisión de Uso de Suelo del Concejo Metropolitano, la propuesta de reforma a las normas de arquitectura y urbanismo necesarias para la implementación de la presente Ordenanza.

TERCERA.- En el plazo de 90 días, la Secretaría de Movilidad actualizará la Regla Técnica aplicable al servicio de transporte comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, con la finalidad de incluir un distintivo y color de franja que diferencie a los taxis que correspondan a vehículos cero emisiones.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

CUARTA.- La Secretaría de Ambiente incluirá dentro de los parámetros de calificación de la Distinción Ambiental Metropolitana, el reemplazo de vehículos de combustión fósil por vehículos cero emisiones.

QUINTA.- Lo previsto en el artículo 6 será aplicable para vehículos híbrido eléctrico enchufables para transporte privado y/o comercial, únicamente por un plazo de 2 años después de la fecha de sanción de la presente ordenanza.

SEXTA.- En el plazo de 180 días contados a partir de la fecha de aprobación de la estructura tarifaria, las operadoras autorizadas a la prestación del servicio de transporte público, así como aquellas que prestan el servicio de transporte comercial de taxi, deberán presentar ante la Secretaría de Movilidad los planes de renovación vehicular con la sustitución de unidades a combustión por unidades eléctricas, que deberá contener desde el año 2020 la renovación de al menos un automotor cero emisiones cada año.

En cuanto a las Disposiciones Transitorias nos hemos impuesto unos plazos de 180 días contados a partir de la fecha de la aprobación de la estructura tarifaria, que las operadoras autorizadas a la prestación de servicio de transporte público así como todas aquellas empresas que prestan transporte comercial, deben presentar ante la Secretaría de Movilidad, planes de renovación vehicular con una sustitución de unidades progresiva, empezando por lo menos una unidad. Tema que sin que sea una Ordenanza, ha venido ya motivando y se está cumpliendo por algunas empresas, a pesar de no ser una obligación pero se lo está haciendo en la ciudad, las operadoras que obviamente incumplan con plazos y requerimientos, tendrán que ser supervisadas por la autoridad competente.

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD:

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Las operadoras que incumplan con los plazos y requerimientos, antes citados, de renovación, no podrán efectuar trámite discrecional alguno ante las entidades metropolitanas hasta subsanar el incumplimiento efectuado.

SÉPTIMA.- Se dispone a la Secretaría de Comunicación que en un plazo de 60 días emita un plan de comunicación para educar a la ciudadanía sobre el contenido de Ordenanza.

OCTAVA.- En el término de 60 días, la Administración General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, expedirá un instructivo para el manejo y distribución de la tasa que corresponde al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por concepto de Revisión Técnica Vehicular.

Así también se habla que se dispone a la Secretaría de Comunicación para que un plazo de 60 días, nos aporte con un plan de comunicación que nos permita procesar un plan de educación a la ciudadanía sobre el contenido de esta Ordenanza, e igualmente que la Administración General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, expida un instructivo para el manejo de la distribución de tasas que corresponden a Quito, por concepto de revisión vehicular que se ha mencionado; y, solicitar al Alcalde Metropolitano la creación de un comité interinstitucional de cambio climático en el Municipio de Quito.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

NOVENA.- Encárguese al Alcalde Metropolitano la creación del Comité Interinstitucional de Cambio Climático del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

DÉCIMA.- Para el proceso de renovación de flota vehicular de taxi convencional, cuyo sitio de parada se encuentre dentro del área libre de emisiones del Centro Histórico de Quito, se autoriza a la AMT, para que en el plazo de 90 días contados a partir de la sanción de la presente, se permita la renovación de la flota con vehículos cero emisiones, a través de los procesos previstos en la normativa vigente.

Para el proceso de la renovación de flota vehicular de taxis convencionales, cuyo sitio de paradas se encuentra dentro del área libre de emisiones como es el centro histórico, se autorizará evidentemente a los organismos de control que en plazos cortos, una vez que

se ponga en marcha el plan de restitución de unidades motorizadas a unidades con cero emisiones, se dé cumplimiento a ellos.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador; a las 11h20 (13 concejales).

ING. ALFREDO LEÓN, SECRETARIO DE MOVILIDAD: Esta Ordenanza vinculada como debe ser con muchas otras Ordenanzas relacionadas al tema de movilidad humana, debemos entender cuál es el impacto del incremento creciente y permanente de los vehículos livianos y privados también que contaminan a la ciudad de una forma impresionante.

Solicitamos su atención al tema, obviamente va ligado a los criterios de movilidad pero fundamentalmente a los criterios de la sostenibilidad ambiental del Distrito Metropolitano de Quito, del país; y, del mundo. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Comentarios, observaciones.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Lic. Luisa Maldonado; a las 11h22 (14 concejales).

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Gracias. Lo primero que quiero decir es que deberíamos resolver si es que pudiésemos, que este video que nos presentaron de manera introductoria, lo enviemos como Concejo Metropolitano de Quito a la Embajada de los Estados Unidos para que le transmitan a su Presidente. Porque el Presidente de los Estados Unidos que es el mayor responsable del cambio climático, que niega su responsabilidad y por tanto complica los esfuerzos que el resto de la comunidad internacional realiza por combatir el cambio climático.

Así es que creo que aunque es un hecho simbólico sin mucho peso político, pero podría ser una medida interesante, que algún efecto tendrá en esto de dirigirle ese video, los informes del IPCC; y, todos los demás informes técnicos y científicos que existen, porque es realmente penoso.

Además en otros ámbitos está calando lavarse las manos sobre quienes son responsables del tema, siendo ellos los responsables del tema nos ponen a nosotros a tratar de corregirlo y este es el sentido de la Ordenanza y está bien. Esto hay que hacerlo y por supuesto yo estoy de acuerdo.

Quisiera señalar dos aportes a la Ordenanza para que se vea la pertinencia de incorporarlos.

La primera creo que el buen ejemplo empieza por casa y por tanto creo que deberíamos plantearnos en serio una propuesta de reemplazar los actuales buses que se mueven con

combustibles fósiles, al menos en los corredores metropolitanos que están operando y los que van a operar, no sé si poner plazos o poner una alternativa a eso.

El Concejo aprobó hace unos meses me parece la autorización del endeudamiento para la adquisición de buses eléctricos y de trolebuses. Pedir información en Empresa de Transporte de Pasajeros, sabiendo que el proceso está en manos de la Administración General, pero ya estamos terminando este año y todavía no arranca esa licitación y ya vemos que los plazos de licitación y entrega se van a confluir con los plazos electorales. Me parece que eso genera ciertos riesgos, pero en todo caso señalar que ha existido ya esta decisión del Concejo.

Ahora que se plantea si poner un compromiso, un calendario, un cronograma, una disposición, para que lo que la Empresa de Transporte de Pasajeros esté operando o vaya a operar, tenga este privilegio para energías limpias, es lo primero.

Lo segundo que le planteé a la Secretaría de Ambiente es que dentro de los incentivos hay incentivos en positivo, por ejemplo para un bus o una Cooperativa de buses que resuelve irse a lo eléctrico, le vamos a ahorrar \$30 dólares al año por el tema que le exoneramos de la revisión técnica vehicular.

Es decir un bus eléctrico cuesta \$200.000 dólares y le vamos a incentivar con \$30 dólares para convencerle que haga eso. Francamente creo que esto expresa una intención, pero habría que hacer un poco más ambiciosos como dijo la propia Secretaria y a mí me parece que hay incentivos en positivo como esto, que más bien es un hecho simbólico - político y ojalá sea bien recibido y ojalá tenga efectos, pero creo que también hay incentivos de los otros y los otros son cómo restarle posibilidades a quienes no entran en esta dinámica.

Creo que en la Comisión se podría valorar que en general no solamente al transporte público, sino también al transporte comercial, al transporte privado; la restricción vehicular. Ampliar las zonas de restricción vehicular programando, no hacerlo para el primero de enero de este año sino posiblemente en un par de años, planificar como política pública, como una visión estratégica el ampliar la zona de restricción vehicular para aquellos vehículos que siguen utilizando combustibles fósiles o posibilitar que en el centro histórico programando. Porque sería iluso pensar que esto ocurra el primero de enero del próximo año, pero sí dejar sentadas cuestiones cómo está o incluso establecer algún tipo de castigo al uso de combustibles fósiles que además de aquí es subsidiado.

Lo que voy a decir seguramente va a ganar bastantes enemistades, pero no importa porque no estoy de candidato y lo puedo hacer.

El poner una sobretasa a la gasolina que efectivamente sirva para financiar estos programas, es decir si el incentivo es \$30 dólares, posiblemente no es suficiente. Pero si nosotros podemos a través de esta sobretasa a la gasolina que el COOTAD sí lo permite, porque aunque el precio de la gasolina es regulado nacionalmente, el COOTAD si

permite que localmente se establezcan estos instrumentos, para financiar la posibilidad del recambio.

Para ponerlo en perspectiva y como esto se graba y la gente escucha quiero razonar al respecto. Las personas que tenemos vehículo anualmente el estado ecuatoriano nos entregan cerca de \$600 dólares como subsidio a los combustibles y en Quito somos el 30% de las familias. De ese 30% de las familias, hay un 10% de mayor consumo en esta ciudad que tienen dos o tres vehículos, el estado con nuestra plata les entrega \$1500 o \$2000 dólares al año en materia de subsidios, a la utilización de combustibles fósiles.

Es decir las familias que tienen tres vehículos y para ponerlo en perspectiva que estos serán los sectores, el 3, 4, 5% de mayor capacidad de consumo de esta ciudad. Para ponerlo en perspectiva el bono de desarrollo humano que en cambio se entrega a los más pobres de la población alcanza \$50 mensuales, es decir a las familias que más plata tienen el estado indirectamente les da \$2000 dólares y a las familias más pobres se les entrega 600 dólares. Me parece que ahí no hay relación.

No estoy sugiriendo subir los combustibles para llenar el hueco fiscal, estoy sugiriendo poner una sobretasa a los combustibles de tal manera de desincentivar el consumo y fondear la posibilidad de que el sector público o los concesionarios privados, tengan acceso a mecanismos que permitan efectivamente mudar hacia el uso de tecnologías o de energías limpias en materia de transporte público.

Así es que dejo señalado estos tres temas:

- Primero enviar la carta a la Embajada con copia a la Presidencia de los Estados Unidos;
- Segundo incorporar una disposición o al menos un señalamiento programático respecto a la ampliación de los nuevos corredores metropolitanos; y,
- Tercero ver la posibilidad de incorporar algunos otros incentivos como éste último que mencioné, que podría ser una discusión interesante a propósito de esta iniciativa de la Secretaría de Ambiente.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal MSc. Patricio Ubidia; a las 11h27 (15 concejales).

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Tengo una preocupación general sobre esta propuesta. Saber ¿qué tan efectiva es?, ¿qué efectos reales produce este conjunto de normas que se proponen en esta Ordenanza?, y no porque esté en desacuerdo con el sentido de las propuestas de ninguna manera, pero creo que en general hay una serie de factores que limitan el impacto efectivo, el impacto real de estas propuestas.

Unas son las de carácter nacional. De entrada digo yo el tema de subsidios a la gasolina aparte de generar un subsidio que beneficia a los más ricos y desde mi punto de vista si

deben eliminarse también para cubrir la brecha fiscal sin duda, un establecimiento de precios reales de los combustibles como la gasolina, desincentivan el uso del carro. Y estamos hablando de porcentajes significativamente mayores que los que el COOTAD le permite tomar al Municipio, entonces son temas nacionales.

O el tema de la propuesta referida al ensamblaje de vehículos que me parece que está en el artículo diez, para la fabricación de vehículos con tecnología cero emisiones.

Ingresar a la sala de sesiones la concejala Sra. Ivone Von Lippke; a las 11h32 (16 concejales).

Aquí también dependemos de un conjunto de políticas nacionales que son las que marcan los impuestos fundamentales para la importación de las partes, porque no hay que olvidarse que lo que aquí se hace es un montaje de partes que vienen ya pre fabricadas, por lo tanto el componente nacional de este tipo de vehículos es bastante pequeño y entonces habría que tener algunos acuerdos nacionales.

Aquí hay temas de política nacional que son las que pueden tener impactos mucho más sustantivos, que los efectos que pueden provocar las políticas locales como ya lo ejemplificó el concejal Páez. Eximir de pago de las revisiones vehiculares es irrelevante desde el punto de vista económico y desde el desestímulo puede ser simbólico pero no es un estímulo para cambiar de vehículo, puede ser un mensaje simbólico pero no tiene un efecto práctico importante ni significativo.

Me parece respecto al cambio de tipo de vehículo sin duda, más significativo son la eliminación de impuestos que ya existen a nivel nacional, o la disminución de impuestos que existe a nivel nacional para la importación de este tipo de automotores. Esa es la primera preocupación de fondo.

Me parece que en general sobre estos temas hay que repensar algunas cosas o también lo que son medidas de carácter organizativo y no necesariamente de carácter normativo, me parece que el tema del control de emisiones del centro, más allá de un eslogan de un centro histórico libre de emisiones, es también como un eslogan se va a controlar mucho mejor el rato que haya un control de qué tipo de vehículos transita por el centro; y, si se monta un operativo que distingue los carros que tienen menos emisiones que los otros, entonces efectivo va a ser cuando tengamos Metro y cuando eliminemos o suspendamos el ingreso de los vehículos de los buses por ejemplo y de los transportes privados al centro histórico, ahí puede hacerse efectiva una medida.

Para eso no necesitamos norma o al menos no esta norma, y así podríamos señalar con respecto a otro tipo de medidas de carácter administrativo – organizativo que desde mi punto de vista no están contempladas suficientemente.

En el un caso las medidas nacionales porque no nos corresponden, no tenemos competencia para hacerlo, y las otras porque creo que hay que poner más atención a medidas de orden administrativo, organizativo, de operación del sistema de transporte, con medidas normativas que tienen un impacto limitado. Esas son observaciones más generales.

Me parece un elemento adicional, que aquí se está poniendo énfasis en el tema del transporte y está bien, pero entiendo y para ser sincero no he revisado las últimas estadísticas, pero de lo que entiendo el uso de combustibles fósiles en el transporte es el que más aporta a la emisión de gases de efecto invernadero, pero no es el único. Hay otros gases que tienen aunque proporcionalmente son menor en el volumen de emisiones, tienen efectos más perniciosos en el cambio climático y sobre eso no hay menciones al respecto.

Recuerdo que hace algunos años por ejemplo y también depende aquí sí podríamos intervenir, aunque dependen de políticas nacionales, pero si hay competencia y autoridad municipal por ejemplo para controlar la generación de energía de origen térmico de las plantas que se dan en el entorno de Quito, y que tenían un papel más o menos significativo, no se cuanto haya cambiado en la emisión de CO₂ y ahí sí tenemos competencia, es cuestión de regular el establecimiento y funcionamiento de esas instalaciones de origen térmico, que por lo demás tendría efectos bastante positivos para el sector público del estado central, en el sentido de beneficiar o de construir una política energética más limpia y menos subsidiada.

Me parece que hay que poner atención a ese tipo de temas y a otros, que insisto, emiten gases que no son precisamente derivados de carbono pero que son bastante perniciosos, entiendo yo, que por ejemplo los pastizales, son temas que hay que poner atención, entiendo yo, que los reservorios de agua son temas en donde hay que poner atención y sobre los cuales el Municipio puede tener competencias importantes.

Me parece que en general hay que trabajar en una política de eficiencia energética, no son sólo el transporte, sino que hay equipos que utilizan combustibles fósiles o que utilizan energía originada en procesos térmicos, son un tema a tratar y creo que los temas de eficiencia energética debe ser una política más global en algunos ejercicios que se han hecho, no últimamente, pero hace algunos años aquí en el propio seno del Municipio y en cooperación con la CEPAL y con la Empresa Eléctrica Quito, para el Municipio de Quito se identificaron ahorros muy interesantes sólo con políticas de eficiencia energética, ahorros muy significativos en el consumo de energía que pueden repercutir de manera significativa en la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero.

Me parece que el enfoque de eficiencia energética debería estar presente y los temas institucionales en los que a veces se pone mucho énfasis en la parte administrativa, burocrática; y, de coordinación.

Recuerdo que se impulsó un plan que inició en el año 2010- 2011, algo en la línea de lo que estaba planteando Carlos de que el ejemplo empieza por casa. Se estableció un Plan de manejo eficiente de los recursos, no sólo de los combustibles sino del agua, del papel; y, de otros bienes que consume la entidad municipal. Esto fue articulado desde planificación en apoyo con una unidad que recibió el asesoramiento de la Empresa Eléctrica Quito, para desarrollar programas específicos de manejo eficiente de los recursos, con resultados interesantes y simbólicos, ciertamente todavía simbólicos, pero que demostraban el pésimo manejo que se hacía en el Municipio de los recursos con los que contaba. Empezando por el uso de los carros, el manejo de los aceites, el papel, el agua, creo que se produjo un ahorro en varias entidades municipales más o menos interesante y significativo.

Creo que más que los temas instituciones hay que pensar en programas y en proyectos nuevamente, más que una norma son programas y proyectos que se deberían promover, y si pensamos en centro histórico, la parte importante de las entidades municipales están en el centro histórico, entonces se podría ahí articular un plan completo de acciones que ayuden o que contribuyan a un mejor manejo de los temas de contaminación en el centro histórico, por parte de las entidades y los funcionarios municipales, más allá de ciertas medidas institucionales que son a veces necesarias, pero que desde mi punto de vista son secundarias.

Para matizar un poco todo lo dicho, empecemos por algo, tal vez un enfoque como el que estoy sugiriendo, supone una serie de medidas un tanto más complejas y una serie de iniciativas un poco más complejas y seguramente algunos estudios más detallados y precisos que tal vez no son fáciles o requieren un tiempo mayor para implementarlos.

Creo que entre lo que se ha propuesto en esta Ordenanza y algunas de las sugerencias, podríamos o deberíamos escoger algunas medidas que puedan tener algún efecto práctico, yo digo, en el centro histórico pensemos en un modelo de gestión del transporte, más que una declaración de que centro histórico cero emisiones que no pasa ser declarativo.

Pensemos en un plan de gestión de transporte en el centro histórico, me parece bien positivo el tema de las baterías, muy concreto y bastante positivo, ahí hay un elemento que podría formar parte de este paquete de medidas concretas.

Me parece que podría iniciarse o establecer algunas regulaciones específicas, por ejemplo respecto a las plantas térmicas de generación eléctrica que están en el entorno de Quito, me parece que son unas 3 o 4, o al menos unas dos pequeñas que existen por ahí, pensar en algunas medidas de ese tipo.

En los incentivos darle la vuelta un poco a la reflexión, yo matizo compartiendo en el fondo el tema que plantea el concejal Páez, sobre el desestimulo al uso de combustibles fósiles, ojala dice que van a revisar los subsidios y el precio de los combustibles a nivel

nacional así es el anuncio que he escuchado en medio públicos, hay que desestimular el uso de la gasolina fundamentalmente, tal vez el del diésel es un poquito más complicado. Entonces creo que ese tipo de cuestiones podrían digamos en marcarse más en el ámbito nacional.

Plantearía estas consideraciones teniendo, insisto acordando, en los conceptos pero teniendo como preocupación central el ser un poco más efectivos y con resultados más completos, que sea menos declarativo. Creo que la política ambiental tiene ese problema, que tiende a ser muy declarativo y a ratos poco efectivo, eso en partes es lógico, porque es un ámbito nuevo que modifica mucho o que modifica estructuras históricas complicadas y cambiar eso no es tan sencillo, pero me parece que hay que procurar un justo medio entre lo declarativo y lo efectivo y tal vez en eso o para ello hay que ser selectivo y esa sería mi sugerencia.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Gracias. Coincido realmente que todo esfuerzo que se haga para combatir el cambio climático, el efecto invernadero, Es realmente plausible. Pero inclusive cruza la responsabilidad de las autoridades, la responsabilidades institucionales a la ciudadanía y eso es lo que me preocupa y por eso estoy de acuerdo con las observaciones y con los criterios que ha hecho el compañero Jorge Albán, en que los temas simbólicos y también coincido y apoyo la propuesta que ha hecho el compañero Carlos Páez, de enviar este video. Me parece que los hechos simbólicos son importantísimos, sobre todos en los temas ambientales.

Tengo una preocupación de cómo primero empezar casa dentro, cuando hay una cantidad de errores que ha cometido la misma municipalidad en enfrentar temas como por ejemplo, la separación de basura y cosas que aparentemente vendrían a ser sencillas, pero que no las ha podido enfrentar con responsabilidad. Entonces yo sí creo que hay que generar proyectos que tengan una articulación con la comunidad bastante estrecha, para que puedan generar una concienciación sobre la responsabilidad que tenemos todos de cuidar esta casa que hemos destruido y que realmente lo mínimo que podemos hacer, es cuidar o trabajar por ejemplo, en temas como cómo la propuesta de hoy. Me parece que hay que trabajar en los temas simbólicos desde el Municipio y hay que trabajar estrechamente con la comunidad.

Quisiera puntualmente pedir, porque no hay dentro de los de la información, que se nos entregue un informe económico. Es decir de la Dirección Financiera, que nos permita entender cuánto sería el impacto al presupuesto municipal, con este tema de los incentivos.

En los artículos 7 y 10 estamos hablando de la exoneración del porcentaje correspondiente al Municipio y es además hasta el 2025 la propuesta, pero no está acompañado de un documento que nos haga entender cuál va a ser el impacto al presupuesto municipal. Entonces yo sí quisiera también entender y que se adjunte este informe económico que no que no existe.

Simplemente también decir que tienen que corregir, hay un error en el considerando 18, dice: “sancionada dice el 22 de diciembre del 2018”, todavía no llegamos, es 2017. Gracias.

Salen de la sala de sesiones los concejales Abg. Renata Salvador; y, MSc. Patricio Ubidia, a las 11h50 (14 concejales).

CONCEJALA MSc. SOLEDAD BENÍTEZ: Gracias. Sólo tres cosas.

La primera cuando se habla en artículo 12 del centro histórico libre de emisiones, indica: “se conformará un Plan y un conjunto de acciones a implementar”, creo que se debería incorporar una transitoria en que se determine el plazo que ustedes consideren, para que se presente este Plan.

En el artículo 18 se está hablando de una mesa interinstitucional, sugiero una mesa intra e interinstitucional, no de carbono, porque lo que se trata es de evitar. Entonces de movilidad sostenible y promoción de evitar emisiones de carbono, pero no de carbono, entonces cambiar el nombre y lo que están señalando en la mesa es intra más que inter.

Pero mi propuesta sería, incorporar instituciones tanto privadas como del estado para que se haga esta mesa intra e interinstitucional; y, la otra para que si es posible ustedes lo puedan validar si es vale o no, pero hay buses que se cambian cada cinco años, es decir, se mantienen digamos en un tiempo de vida útil, bueno, deberían ser también de pronto sujetos a exenciones de la tasa, solo eso si es posible considerarlo. Gracias.

CONCEJAL ECO. LUIS REINA: Muchas gracias. Coincidiendo plenamente que hay que dejar un mensaje a los principales contaminadores, a los principales centros que utilizan los combustibles fósiles, creo que hay que hacer alguna gestión y Carlos ha tenido una feliz iniciativa.

Creo que es importantísimo y la vez que se condene a quiénes utilizan combustibles fósiles, hay que reconocer la validez de los esfuerzos por la producción de energía limpia y creo que el Ecuador ha tenido ese acierto y lo ha hecho en su debido tiempo y bajo el principio de quienes actuamos bajo la bandera de la revolución ciudadana, y claro los vendedores de combustibles no nos perdonan lo sabemos y de eso estamos clarísimos y nos atenemos a las consecuencias.

Reconozco la voluntad, el título, la intención, de declararle al centro histórico como libre de emisiones, pero se queda en la emisión sólo de vehículos. Esta propuesta se queda solo alrededor de la emisión del CO2 por parte de los vehículos, creo que hay que hacer un esfuerzo grande, para que el centro histórico se quede de verdad libre de todo tipo de las emisiones que existen, de toda de toda actividad.

Es de mi criterio y habría que avanzar en unas investigaciones que también ponen en riesgo el centro histórico, por ejemplo un accidente con los tanques de gas, los bienes históricos su destrucción es total, hay hoteles y hay grandes restaurantes que utilizan gas. Entonces creo que hay que trabajar sobre eso, para que de verdad el centro histórico quede libre de estos elementos de emisión.

Allí pediría que se haga un ejercicio de cómo se puede estimular, promover el no uso del gas en el centro histórico y no sólo pensar en el combustible para los vehículos, resultaría interesante que estos incentivos que se están promoviendo en este proyecto de Ordenanza los consolidemos en un sólo artículo. ¿Cuáles son los incentivos?, exonerar de la tasa de revisión, la atención prioritaria en las rutas de alta demanda. De pronto es un buen incentivo generar centros de abastecimiento, donde se puedan proveer de energía eléctrica, generaría algunas facilidades.

Creo que al ordenarla la Ordenanza y establecer con claridad el conjunto de incentivos, nos vamos a dar cuenta que no constituyen verdaderos incentivos no compensan a la inversión adicional que tendrán que hacer, y los resultados se van a quedar en aspectos meramente declarativos.

Estoy pensando y creo que habría que analizar otro tipo de incentivos, por ejemplo, tenemos muchos taxi rutas, primero modalidad no considerada dentro del marco legal, que inclusive aquí vino una iniciativa normativa que no tuvo feliz tratamiento, hay que encontrar otros espacios donde se puedan aplicar esos incentivos, por ejemplo, reconocer esa modalidad solo y tan sólo para quienes utilicen los vehículos 100% con energía limpia, puede ser, pero lo que estoy diciendo es que hagamos esfuerzos para que los incentivos de verdad se conviertan en un atractivo que posibilite de nuevas inversiones.

Creo que aquí se tiene que contemplar con toda certeza para que no nos suceda lo que nos sucedió en esta administración, que se compró vehículos a diésel. Creo que hay que establecer la prohibición de la compra de vehículos a combustible para todos, para los que utilizan en la administración en general, para los que utilizan en administración pública; y, establecer una prohibición *“Nunca más en el Municipio de Quito comprar vehículos a combustibles fósiles”*, y la necesidad de que las adquisiciones entren por adquirir vehículos a energías limpias. Creo que hay que hacer eso.

Y creo que es interesante el análisis que hace Carlos y dice *“demostramos ejemplo en casa”*, generemos un cronograma donde se priorice que las próximas inversiones, tiendan a eliminar los vehículos actualmente a combustibles fósiles y generémoslos unos plazos racionales, aplicables, ejecutables, para el que lleguemos a un momento en que nos deshagamos de todos los vehículos que utilizan combustibles fósiles. Muchas gracias.

Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Pedro Freire, a las 12h01 (13 concejales).

CONCEJAL ING. CÉSAR BENALCÁZAR: Gracias Alcalde. En primer lugar quiero hacer eco de las palabras de Carlos Páez, con relación a la carta al mandatario de los Estados Unidos, pero de igual manera también quisiera hacer llegar una carta al Presidente de la República, para que a través de sus dependencias se mejore la calidad del combustible.

Estamos hablando aquí de muchas normativas, de muchas aspiraciones en el futuro por la ciudad de Quito, pero no estamos considerando algunas premisas de la ciudadanía que se encuentra el exterior y este momento nos esta escuchando. Me gustaría con beneplácito saber si existe una coordinación con las entidades del estado, para el asunto de los combustibles y los ensamblajes también de las unidades a las cuales aspiran en un futuro no muy lejano llegar a concretar que todas sean cero emisiones y eléctricas.

De la misma manera las mesas de trabajo que se han realizado con los prestadores de servicios tanto de servicio público, como comercial, para ver sus alternativas y la conclusión que han tenido. Conozco que Translatinos hizo ya la prueba con una unidad BYC y no sabemos qué es lo que pasó con esa situación, ¿cómo les ha ido? y ¿cómo están trabajando con relación a aquello?.

Es prioritario esto que estoy indicando, porque el momento que tomemos una decisión interna del Concejo, tenemos que pensar en los prestadores de servicios. Estamos próximos a recibir la obra del Metro y necesariamente se necesita la alimentación de autobuses para aquello ¿qué metodología?, ¿qué calidad de buses?, ¿qué especificaciones de los buses van a ser aquellas que van a entrar a funcionamiento en la articulación para el asunto de alimentación de rutas del Metro de Quito?

El asunto de declararle al centro histórico con cero emisiones conlleva muchas alternativas, dentro de ellas no debemos despreocupar que para trasladarnos de centro a sur o de sur a norte, tenemos que necesariamente pasar por arterias que están vinculadas al centro, de acuerdo a la diagramación que tienen como centro histórico la Secretaría Movilidad. Tendría que someterse también a un plan vial para ver alternativas de solución, no solamente crear al centro histórico como cero emisiones sino también ver una alternativa que mitigue ya el tránsito de los vehículos por el centro histórico, debe existir algún plan, me imagino que lo están elaborando.

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, a las 12h03 (12 concejales).

El momento que estamos hablando de que es necesaria la transportación con los vehículos a batería y ya no con emisiones, deberíamos también pensar de que no podemos ser parte o caer en un asunto de monopolio, que una sola empresa específica sea la proveedora de las unidades, que nos conllevaría a lo mejor algún momento tener problemas en la entrega - recepción de repuestos o partes y piezas para continuar con una movilidad de estos vehículos.

Esto sería una disposición que yo daría a las dos Secretarías, para ver qué resultados tenemos. Me gustaría saber el resultado que tienen de la experimentación que realizó Translatinos con el bus articulado eléctrico. Muchas gracias.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Recogiendo las observaciones planteadas, creo que respecto de la primera observación del concejal Páez en la Disposición General Tercera, cambiar únicamente la palabra “podrá”, que es opcional por la expresión “renovará” de manera exclusiva, la flota de transporte municipal y de manera paulatina establecido un cronograma de plazo. Creo que con eso dejamos cerrado la posibilidad que no sea solamente opcional y a criterio, sino ya un reto que nos imponemos.

Los incentivos tributarios negativos como la sobretasa a la gasolina, pasarían por un consenso en el Concejo o por lo menos un apoyo mayoritario, ahí les pido a las Secretarías de Ambiente y Movilidad hacer rondas de reuniones con los diferentes despachos, para poder auscultar si hay un criterio mayoritario y no jugarnos una propuesta de sobretasa que de pronto no es acogida el Concejo y lo que genera es todo un barullo a nivel de opinión pública.

En cuanto a las observaciones de concejal Albán, esta Ordenanza y para no contravenir lo que establece el artículo No. 322 del COOTAD, que indica que: *“Los proyectos de Ordenanza se han de regir a una sola materia”*, hay temas de control interinstitucional, hay temas de también que se han planteado aquí, respecto de control e incentivo de lo que son instalaciones de origen térmico, fundamentalmente temas institucionales como el uso de combustible, el uso de papel, el manejo de baterías. Creo que pasan más y si me permite el concejal Albán porque recoja la Secretaría de Ambiente y las procese a través de reglas técnicas o coordinaciones ya a otro nivel, porque insisto la Ordenanza habla de un proyecto de Ordenanza de descarbonización paulatina del sistema de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito, pero son bien acogidas porque creo que sirven también para ir fortaleciendo esquemas de control, esquemas de coordinación interinstitucional. El desestimulo de combustibles fósiles sobre todo, pasa ya por política nacional.

En cuanto al manejo de la basura, planteado por la concejala Castañeda, igualmente no siendo parte de la materia de esta Ordenanza, le pido a la Secretaría de Ambiente que la recoja adecuadamente.

El artículo siete y diez que se integre en cuanto a lo que es el impacto en el presupuesto, le pido a la Secretaría que incluya en la exposición de motivos la ampliación de lo que es este impacto financiero en el presupuesto, producto de la aplicación de estos estímulos y corregir la fecha que está planteándose que es un aspecto de forma pero que es importante.

La concejala Benítez igualmente ha hablado de la optimización del plan en el artículo 12 y la mesa intrainstitucional que no sea de carbono sino de movilidad sostenible, creo que es adecuado porque no solamente estamos hablando del carbono.

Coincidimos con lo que se manifiesta en cuanto al tiempo de vida útil, hay una normativa vigente en la 247, respecto de renovación de transporte público. Paradójicamente aquí inclusive hicimos un esfuerzo de ampliar el tiempo de vida útil y eso tiene un impacto en lo que estamos hablando hoy, de descarbonización.

Las observaciones que han hecho también pasan por temas de territorio. La ampliación de lo que son las zonas de restricción vehicular, hacen parte de un plan está implementándose, es bueno que se recoja esto, y también justamente el hecho de que hay regulaciones en el centro histórico que tienen hacerse, pero no hacen parte de esta Ordenanza sino de aplicación de otras reglas técnicas.

El manejo de tanques de gas creo que el cuerpo de bomberos debe hacer su trabajo en el centro histórico, es un tema de seguridad, no solamente de ambiente.

El dar un estímulo al taxi ruta que hoy es inexistente jurídicamente, pasa por una reforma a la Ley. La Ley establece dos tipos de taxis, convencional y ejecutivo, el Municipio aquí realizó un gran esfuerzo en el proceso del 2011, estableciendo sus modalidades que permitían un mejor manejo de la prestación de servicios de taxi, pero creo que tendría que pasarse esta iniciativa a los bloques de Asambleístas que podrían recogerlas si fuera el caso y tramitarla. Creo que nosotros no tenemos la capacidad de poder establecer un estímulo sobre una modalidad de transporte que es ilegal como taxi ruta, lo que tenemos es el taxi urbano – periférico, en todo caso ahí podríamos trabajar un poco más ese estímulo, si es que con criterio de la Procuraduría podríamos avanzar adecuadamente.

Las políticas de adquisición de transporte en el Municipio, no creo que hace falta que se recoja en esta Ordenanza pero si es válido a futuro para ir implementándolas adecuadamente.

Tanto el manejo de la basura como la adquisición de vehículos a diésel, ya estarían contraviniendo lo que se indica en esta normativa.

Coincidimos con la iniciativa de que se canalice una carta tanto a la Embajada de Estados Unidos como al Presidente, recogiendo lo que indicó el concejal César Benalcázar.

Con estas acotaciones creo que solicitaría se dé por conocido señor Alcalde en primer debate y nos vamos con la tarea de procesar dichas observaciones.

Felicito a la Secretaría de Ambiente, es un desafío tremendo, insisto, en que la Secretaría de Movilidad haga un trabajo de manera estratégica, posicional y lograr un cambio

cultural en cuanto a avanzar en estos procesos de descarbonización, puede generar rechazo en la población o cierta resistencia.

De ahí que está Ordenanza a pesar de que no ha merecido observación, tiene esta Disposición Transitoria de la que la Secretaría de Comunicación trabaje de manera adecuada una vez sancionada la Ordenanza, todo un esquema de difusión de enculturación de educación en cuanto lo que significa este esfuerzo, para que no sea de pronto atacada indebidamente por sectores que en esta coyuntura sobre todo, pueden levantar voces que pueden perturbar la sana aplicación de una iniciativa, que insisto, es de felicitar a la Secretaría de Ambiente y también a la de Movilidad. Gracias Alcalde.

Ingres a la sala de sesiones la concejala Dra. Renata Moreno, a las 12h12 (13 concejales).

Salen de la sala de sesiones los concejales Dr. Mario Granda; y, Eco. Luis Reina, a las 12h03 (11 concejales).

SEÑOR ALCALDE: Una vez recogidas todas las observaciones y comentarios, declaro conocido el proyecto Ordenanza en primer debate. Pasemos al siguiente punto.

3. Ordenanza de la promoción de Suelo, Hábitat y Vivienda de Interés Social, sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana No. 267 (IC-O- 2018-397).

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Gracias Alcalde, compañeros, compañeras concejales. Es un día para mí muy importante y creo que también para la ciudad y para este Concejo.

Esta propuesta de proyecto de Ordenanza, es un anhelo, es una necesidad. Lo hemos venido trabajando desde el año 2015, pero no hemos podido presentarla al Concejo Metropolitano, toda vez que la Asamblea Nacional emprendió una propuesta de construcción de Ley.

Ingres a la sala de sesiones el concejal Dra. Mario Granda, a las 12h14 (12 concejales).

Asume la presidencia la concejala Ing. Anabel Hermosa, Segunda Vicepresidenta del Concejo Metropolitano, a las 12h14 (11 concejales).

Entonces teníamos que esperar sobre el tema de la armonía entre la Ley y la Ordenanza y por eso la suspendimos en su discusión, pero hemos tenido también la alegría de que

la Asamblea Nacional pida nuestro primer proyecto de Ordenanza, para que sirva como insumo para la discusión de esta Ley.

Hoy ya lo hemos definitivamente terminado y ponemos a consideración del Concejo.

La Ordenanza es sustitutiva porque definitivamente con la nueva constitución del 2008, cambia sustancialmente toda la base legal. Entonces es necesario actualizar la norma y además de eso también las condiciones socioeconómicas, hacen necesario que sustituyamos totalmente y presentemos una nueva propuesta.

Esto ha sido obviamente tratado en la Comisión de Hábitat y Vivienda y quiero agradecer mucho a los compañeros concejales miembros de la Comisión. Quien habla Preside, concejales miembros la concejala Renata Salvador; y, el concejal Eddy Sánchez. Agradecer mucho a los colegas, quienes han participado de la construcción de la Ordenanza y además tenemos ya los respectivos informes con las observaciones que han sido procesadas de la Comisión y recogidas todas las observaciones.

Agradecer la participación de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda; la Empresa Pública Metropolitana de Hábitat y Vivienda; Procuraduría; y, la Administración General. Esto permitió la participación no solamente de entidades locales y de actores locales, si no actores del gobierno nacional; y, actores también de todo el país.

Participaron entidades públicas, constructores, el sector social y solidario; y, varias ONG. Esto permitió que hagamos un proceso intenso de socialización.

Procede con la explicación de las siguientes láminas:



Antecedentes

El documento inicial de esta Ordenanza fue considerado como insumo principal para la propuesta de Ley de Vivienda que se discute en la Asamblea Nacional. En las mesas de trabajo participaron entidades públicas, constructores, sector social y solidario y ONGs.



CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Hemos puesto a propósito esta fotografía y lo que expresa es como ha sido considerada a la vivienda de interés social, donde se ha definido casi siempre solamente por tamaño, precio, por construcción en serie. Como ustedes verán, ahí no hay ningún aporte estético, urbanístico. Son casas pequeñas, incómodas, con material de poca calidad; y, por supuesto fuera de toda planificación urbana.

Por tanto sin ninguna articulación con el crecimiento y desarrollo de la ciudad y por lo cual los resultados han sido barrios, miseria; y, la generación de grandes problemas sociales que luego tiene que resolver el gobierno nacional o el gobierno local. Problemas como delincuencia, femicidios, violencia doméstica; en fin, una serie de problemas, porque no se ha procurado hacer por más que sea vivienda social, la construcción de vivienda digna con equipamiento comunitario, espacio suficiente, que permitan justamente alcanzar la calidad de vida y el logro del buen vivir.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Exposición de Motivos

31 Considerandos

CAPITULO I: Objeto, Ámbito de Aplicación, Principios, Definiciones Generales, Condiciones de la Vivienda Social; 15 artículos.

■ **CONTENIDO**

CAPÍTULO II: Gestión Institucional; 3 secciones, 11 artículos.

CAPITULO III: De los Incentivos Tributarios y Mecanismos de Promoción y Financiamiento; 3 secciones, 16 artículos.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: En el contenido está la exposición de motivos que tiene que ver con lo que ya mencioné, fundamentalmente tenemos 31 considerandos, en eso hay mucha riqueza tanto en la constitución como en la normativa propia municipal.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

■ **Artículo 1.- Objeto.-** establecer el régimen jurídico metropolitano para la rectoría, diseño, planificación, financiamiento, ejecución, construcción, rehabilitación, mantenimiento, establecimiento de procesos y procedimientos, regulación y control de la vivienda social en sus distintas modalidades; así como los mecanismos para su incentivo y construcción, con enfoque en el desarrollo comunitario integral, construcción de comunidades participativas, solidarias y corresponsables del ejercicio de sus derechos, en especial del derecho a la vivienda adecuada y digna y el derecho a la ciudad, en el marco del ordenamiento territorial, con énfasis en los grupos de atención prioritaria.

CAPITULO I

OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN, PRINCIPIOS, DEFINICIONES GENERALES, CONDICIONES DE LA VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL



CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: El capítulo primero tiene que ver con el objeto, ámbito de aplicación, principios, definiciones generales, condiciones de la vivienda social, en estos 15 artículos.

Me quiero detener un poquito con el tema del objeto, pero previo a esto también decir que uno de los aspectos fundamentales en la exposición de motivos, es la nueva agenda urbana que se decantó justamente en el encuentro mundial Hábitat III, que apunta a varias cosas y quiero resaltar las más importantes: cohesión social, marcos urbanos colaborativos, desarrollo espacial, ecología urbana; y, economía urbana.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Eco. Luis Reina, a las 12h18 (12 concejales).

El derecho a la vivienda está explicitado en el objeto, que en resumen lo que pretende es lograr una de una vivienda digna, el derecho a la ciudad. Que lo que implica es el acceso a todos los servicios pero no solamente a los más básicos, sino también aquellos que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos.

Pretende también la agilización de trámites e incentivos, para que pueda haber construcción de vivienda, generación de trabajo; y, la construcción de comunidad que procure el buen vivir.

Eso en resumen respecto del objeto, ustedes tienen el documento y ahí está un poco más explícito.

El capítulo segundo, habla de la gestión institucional, tiene tres secciones, once artículos, es decir, cómo el Municipio tiene que definir claramente sus procesos y procedimientos, para procurar el desarrollo de la construcción de vivienda social.

El capítulo tercero de los incentivos tributarios y mecanismos de promoción y financiamiento, esto es súper importante. Me lamento sobremanera que a pesar de que la administración pasada dejó Ordenanzas aprobadas, reserva de suelo, recursos económicos, una Empresa pública creada, sin embargo no se logró construir todo lo que se quedó planificado en vivienda nueva.

Con esfuerzo este Concejo se logró terminar el proyecto "Ciudad Bicentenario", que fueron 800 viviendas y algunas otras viviendas en "Victoria del Sur", ahí mismo todavía falta por construir. Y quedan libres terrenos como: "Girón de Chillogallo", "Carretas".


Finalmente se hizo una donación al gobierno nacional para Casa para Todos, pero que todos conocemos ya los problemas que esto conlleva.

Entonces, siendo la ciudad de Quito una de las ciudades que más desempleo tiene en los últimos tiempos, consideramos que esta Ordenanza puede justamente permitir la generación de trabajo, la dinamización de la economía; y, de ahí la importancia entonces

de los incentivos, dentro del ámbito tributario, mecanismos de promoción, financiamiento, etcétera. Tenemos tres secciones, 16 artículos.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

CONTENIDO	CAPITULO IV: Vivienda Pública en Arrendamiento a Largo Plazo con Opción de Compra; 6 artículos.
	CAPITULO V: Del Desarrollo Comunitario Integral; 4 artículos.
	TOTAL 51 ARTICULOS
	2 DISPOSICIONES GENERALES
	2 DISPOSICIONES FINALES



CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Luego tenemos el capítulo cuarto vivienda pública en arrendamiento a largo plazo con opción de compra.

Esta es una propuesta novedosa que ha recibido también el apoyo, la felicitación; y, el aporte de la Secretaría de Territorio, porque es una suerte de leasing, pero no necesariamente todas las familias tienen que acceder a una vivienda nueva. También hay parejas jóvenes que pueden acceder a un arrendamiento de la vivienda pública, y también estudiantes que vienen de otras provincias y buscan justamente dónde poder vivir.

Hay algunos mecanismos, puedes pagar el arrendamiento por toda la vida, inclusive hay países donde la gente definitivamente no compra vivienda, si no pagas arriendo. La otra también que puede ser con opción a compra, es decir arriendo tantos años y soy el primero que puedo tener la opción a compra.

Capítulo 5 del desarrollo comunitario integral, 4 artículos. Esto es supremamente importante, porque la vivienda social no sólo tiene que ver con la solución de la vivienda, sino fundamentalmente con la construcción de comunidad, que lo que pretende es fortalecer la organización social, para que sean capaces, entendiendo de la mejor forma, “autogobernarse”, y poder evitar llegar a ser un problema, o si es que hay problemas poder tener la capacidad de coordinar de manera eficiente con el gobierno local. Pero además también poder generar dentro de la organización social, respuestas a la generación de empleo, a la recolección de basura, al tema ambiental, etcétera.

Es decir amplificar su forma de vida, mejorar su forma de vida, crear condiciones favorables para la recreación de la vida. Eso es muy importante, tiene que ver con la cohesión social fundamentalmente.

Entonces si queremos que las viviendas que podemos promocionar hagan a las familias felices, hay que tomar en cuenta a la gente, para que la gente vaya y viva ahí y no abandone y no sean ahí cementerios de viviendas,

Total 51 artículos, dos disposiciones generales, dos disposiciones finales.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Ahí tenemos algunas propuestas de vivienda social en otros países. Estas son unas fotografías tomadas de México, como también se ve por ejemplo las casas que están de color café, como la vivienda social también puede crecer en el tiempo.

Porque lo que antes se hacía son cajas de fósforos sin ninguna posibilidad de crecimiento progresivo. En este caso podemos ver que por ejemplo parte de un área de 47,25 metros, puede llegar a un área de 60 metros en dos pisos y hasta 120 metros en tres pisos, pero si hacemos una proyección planificada. De tal forma que la gente no construya palomares o construcciones de vivienda que luego puedan ser un peligro para la vida.

Luego la fotografía de abajo es súper importante porque esa es vivienda interés social, pero es una vivienda hermosa, planificada, llena de área verde, de espacios comunitarios. Suelo decir que la solidaridad no es propiedad de los pobres, ni que la

estética es propiedad de los ricos. Más bien los dos aspectos pueden tranquilamente vivirse por estos dos sectores sociales.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Esta es una fotografía si mal no me equivoco de Bicentenario que es un proyecto municipal, donde en buena hora este Concejo tiene la alegría de que esté concluida ya la obra pública que le correspondía a la EPMMOP, y sólo faltaría me parece un parque, los puentes de la Simón Bolívar. Pero nos vamos con la tranquilidad en ese sentido del deber cumplido.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

- **Artículo 2.-** **Ámbito de aplicación.**
- **Artículo 3.-** **Principios.**
- **Artículo 4.-** **Responsabilidades del MDMQ**
- **Artículo 5.-** **Definiciones Generales.**
- **Artículo 6.-** **Condiciones de la Vivienda social.**
- **Artículo 7-14.-** **Clases de vivienda social:**
 - Vivienda de interés social
 - Vivienda popular
 - Vivienda solidaria
 - Vivienda interés público
 - Vivienda de relocalización
 - Vivienda pública en arrendamiento
- **Artículo 15.-** **Beneficiarios**

CAPITULO I
OBJETO, ÁMBITO
DE APLICACIÓN,
PRINCIPIOS,
DEFINICIONES
GENERALES,
CONDICIONES DE
LA VIVIENDA
SOCIAL



En el capítulo primero, el artículo cinco. Habla de definiciones generales, ahí se ha caído la definición de vivienda de interés social; y, la Ordenanza incluye vivienda de interés social, así que la vamos sabiamente a incorporar.

Luego tenemos las condiciones de la vivienda social, esto ha sido también recogido de lo que se planteó en Hábitat III, algunos conceptos más globales, artículos del 7 al 14 clases de vivienda social. Entonces ahí tenemos la vivienda de interés social, que incluye vivienda popular y vivienda solidaria.

Luego tenemos vivienda de interés público que es la conocida como la VIP, vivienda de relocalización que en el caso municipal por las condiciones que tiene nuestra ciudad, tenemos que contemplar esto en caso de alto riesgo, para poder relocalizar; y, esta última que decía que es una innovación, vivienda pública en arrendamiento.

Artículo 15 los beneficiarios.

Sale de la sala de sesiones el concejal Ing. César Benalcázar, a las 12h21 (11 concejales).

Procede con la explicación y lectura de la siguiente lámina:

- Establecer un proceso de acompañamiento, seguimiento, control y evaluación social, técnica y jurídica a los proyectos de vivienda
- Coordinar la provisión de servicios básicos y equipamientos, infraestructura
- Formulará políticas, de **habilitación de suelo urbano** para vivienda de interés social.
- Promoverá la investigación sobre la situación de la vivienda social
- Ejecutará directamente o facilitará proyectos integrales de suelo, hábitat y vivienda social, promoviendo la participación y la autogestión comunitaria.
- Establecerá los mecanismos administrativos pertinentes



Artículo 4.-

Responsabilidades del MDMQ:

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: En el artículo cuarto, establecer un proceso de acompañamiento, seguimiento, control y evaluación social, técnica; y, jurídica a los proyectos de vivienda.

Coordinar la provisión de servicios básicos y equipamientos, infraestructura, esto sobre todo porque a ratos se consiguen los terrenos más lejanos al centro de la ciudad, que es donde no se tiene todos los servicios. Entonces es cualquier cosa ahí, sin ningún acceso a nada, ni transporte público, ni educación, ni salud.

Procede con la explicación y lectura de la siguiente lámina:

- Suelo para vivienda social
- Gestión de Suelo para vivienda social
- Optimización de la ocupación del suelo
- Compactación Urbana y Continuidad Territorial
- Reserva Metropolitana de Suelo para vivienda social y equipamiento

CAPÍTULO II

GESTIÓN INSTITUCIONAL

SECCIÓN PRIMERA: GESTIÓN MUNICIPAL DEL SUELO



CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Si algo nos han dicho los constructores, es que tienen todo el interés de hacer vivienda social, sin embargo no pueden hacerlo porque el suelo de Quito es carísimo. Entonces no les alcanza para la inversión, esto es bien importante porque el Municipio tiene que dotar de suelo para vivienda social.

Reserva Metropolitana de suelo para vivienda social y equipamiento, aquí se puede pensar en la expropiación, porque también lo que hay que pensar es que la vivienda social no puede estar en los extramuros de la ciudad, ni en las zonas alejadas. Se puede hacer vivienda social por ejemplo en el suelo que existe en el parque Bicentenario del Norte, se puede hacer en Cumbayá, se puede hacer en cualquier lugar.

Nosotros somos una sociedad incluyente, si el Municipio reserva el suelo claro que sí.

Procede con la explicación y lectura de la siguiente lámina:



- Dependencias responsables de la promoción de suelo y vivienda social
- Proyectos de vivienda de interés social como prioridad del Municipio
- Procedimiento administrativo simplificado para la construcción de vivienda de interés social.
 - 1.- Requisitos previos
 - 2.- Fase de calificación
 - 3.- Fase de obtención de permisos
- Permisos de intervención menor o trabajos varios.

CAPÍTULO II

GESTIÓN INSTITUCIONAL

SECCIÓN SEGUNDA DE LOS PROCEDIMIENTOS



CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Capítulo segundo. Dependencias responsables de promoción de suelo y vivienda social.

Proyectos de vivienda de interés social como prioridad del Municipio, que no necesariamente significa que el Municipio construya. Nuestra empresa promueve, hace la reserva del suelo, tiene los recursos, pero tiene un mecanismo también como son las alianzas público-privadas, también las alianzas público-privadas-comunitarias, porque existen cooperativas de vivienda. Entonces ya los modelos de gestión son variados.

Procedimiento administrativo simplificado para la construcción de vivienda de interés social, aquí tenemos de verdad problemas serios. Ni para los inmobiliarios privados, ni para los nuestros, la gestión en el trámite es el adecuado. Ahí señalamos requisitos previos, fases de calificación, fases de obtención de permisos, permisos de intervención menor o trabajos varios también.

Procede con la explicación y lectura de la siguiente lámina:

<ul style="list-style-type: none">▪ Incentivos metropolitanos para vivienda social.▪ Exención total del impuesto predial urbano.▪ Deducción del impuesto predial urbano▪ Exención total del impuesto predial rural▪ Deducción de impuesto a las utilidades en la transferencia de los predios urbanos y plusvalía▪ Exención del impuesto de alcabala▪ Exoneración de derechos registrales	<p>CAPITULO III</p> <p>DE LOS INCENTIVOS TRIBUTARIOS Y MECANISMOS DE PROMOCIÓN Y FINANCIAMIENTO</p> <p>SECCIÓN PRIMERA DE LOS INCENTIVOS TRIBUTARIOS</p>
	

Luego tenemos un capítulo que nosotros consideramos importante y que es el capítulo de los incentivos tributarios y mecanismos de promoción y financiamiento, sección primera de los incentivos tributarios.

Todos estos incentivos que estamos planteando están en la Ley, están en el COOTAD, incentivos metropolitanos para vivienda social, por ejemplo: exención total de impuesto predial urbano, está en el artículo 510 de COOTAD, es decir hay base legal; exención total del impuesto predial rural, está el 520 literal a; la deducción de impuesto a las utilidades en la transferencia de los predios urbanos y plusvalía, están el 556, nosotros estamos planteando un 2%, me parece que lo que contempla es un 10% y estamos planteando un 2%; la exención del impuesto de alcabala, en el artículo 534 literal b; y, finalmente la exoneración de los derechos registrales, esté el marco jurídico es la Ley de datos públicos el artículo 33.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Es decir todos estos incentivos son absolutamente posibles de poder llevar a cabo e inclusive en algunos casos dentro del marco de la política de vivienda que si existe, que nosotros mismos la promovimos en el año 2010 o 2012.

Lo que nos reclamaban algunos promotores de vivienda social, es que no encontraba en el mecanismo por ejemplo de la exención del impuesto de alcabala, es decir no había un mecanismo adecuado. Entonces ahora hemos desarrollado un capítulo completo, de tal manera que lo que pretendemos es incentivar y promover la construcción de vivienda social.

Respecto del fondo del financiamiento hemos tomado un fondo creado en la Ordenanza No. 267. En ese entonces lo promovió el concejal Augusto Barrera, ahora le estamos sustituyendo la Ordenanza, pero ayudó mucho a la promoción de vivienda social en ese tiempo y uno de los aspectos que nosotros en ese momento, organizaciones sociales promovíamos porque lo hizo de manera participativa, la construcción del Ordenanza. Lo que más buscábamos era justamente un fondo para que se pueda contar con los recursos para la construcción de vivienda.

Ese momento no había impedimento de Ley para la creación del fondo, hemos tomado la misma idea de la Ordenanza, parece que hay alguna disposición actual, habrá que ver. O la salida podría ser que los recursos puedan inyectarse directamente a la Empresa de Vivienda, pero quiero destacar que el fondo para la construcción de vivienda social, es imprescindible así como la reserva de suelo.

Procede con la lectura de las siguientes láminas:

- **Inventario de Tierras Vacantes**
- **Expropiación de predios para vivienda social**
- **Control de solares no edificados**
- **Dependencia responsable de la definición de políticas metropolitanas de urbanización y promoción de vivienda social**
- **Integración para construcción**

CAPITULO III
SECCIÓN SEGUNDA
PROMOCIÓN DE SUELO PARA VIVIENDA SOCIAL



- **Financiamiento**

- **Fortalecimiento del Fondo**

- **Recursos del Fondo de Promoción de Vivienda de Interés Social**



- **Plan de Desarrollo Comunitario Integral**
- **Objetivo del Plan de Desarrollo Comunitario Integral**
- **Integralidad del hábitat**
- **Gestión Social del hábitat**



CAPITULO III

SECCIÓN TERCERA

FINANCIAMIENTO Y FONDO DE PROMOCIÓN DE LA VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL



CAPITULO V

DEL DESARROLLO COMUNITARIO INTEGRAL

- **Definición**
- **Finalidad**
- **Regulación**
- **Beneficiarios**
- **Subvención Municipal**
- **Incentivos**
- **Solemnidades del contrato de arrendamiento social con opción de compra**
- **Efectos del cumplimiento del contrato de arrendamiento social con opción de compra**



CAPITULO IV

VIVIENDA PÚBLICA EN ARRENDAMIENTO A LARGO PLAZO CON OPCIÓN DE COMPRA

- **PRIMERA.** - Las dependencias involucradas en la presente ordenanza deberán adecuar sus presupuestos de acuerdo a su disponibilidad presupuestaria, para cumplir los objetivos y responsabilidades establecidos en este cuerpo normativo.

- **SEGUNDA.** - En el plazo de 60 días la Administración General en conjunto con la Dirección Metropolitana de Catastros, remitirá para conocimiento del Concejo Metropolitano la reforma de la Ordenan 198 que establece el valor del suelo en el DMQ, reforma que deberá contener la valoración especial para predios no edificados que sean calificados para la construcción de vivienda social.

DISPOSICIONES GENERALES



La pregunta que nos hacíamos es, entonces todos se van a calificar interés social para bajar el costo del predio. No es así, necesariamente tendría que partir de una ficha técnica para que puedan entrar en esa calificación.

Pongo en consideración señores y señoras concejales, compañera Alcaldesa este anhelado proyecto y reitero mi agradecimiento a la Secretaría de Territorio, a la Administración General, a la Dirección Financiera y Tributaria, a la Procuraduría, a los concejales; y, a todos quienes han hecho realidad que podamos presentar esta anhelada Ordenanza. Gracias.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Quiero coincidir con Luisa, en que esto seguramente es uno de los temas más importantes que tenemos que lidiar, aunque estemos a punto de quedarnos sin quórum y al final de la gestión, pero me parece que este es el tema que debería llamarnos a la reflexión.

Creo que en el actual estado de desarrollo de nuestra ciudad, este tema de garantizar el derecho a la vivienda, es sin duda una de los elementos cruciales de la gestión de un gobierno municipal. Ojalá en esta campaña electoral y ojalá el próximo período se pueda tener avances en esta en esta dirección.

Quiero señalar un antecedente primero. Como lo señala la concejala Maldonado en la Ordenanza que estaba vigente la 267, estaban ya creados dos instrumentos que están recreados en esta propuesta, que es el fondo y el inventario o banco de tierras.

Lo que quisiera pedir es que nos den un informe sobre eso, no quiero entorpecer el segundo debate, pero si quisiera plantear que necesitamos un informe de ¿cómo ha marchado este fondo desde la constitución de la Ordenanza?; y, también en el banco de tierra, creo que este es un elemento fundamental, la información es poder y por tanto mucho del desarrollo inmobiliario, parte de que esta información no está accesible para quienes quieren hacer un desarrollo más inclusivo y un elemento central en este banco de tierras.

Me parece que es el suelo de propiedad pública, cuando al inicio de este de gobierno había la posibilidad de conversar sobre estos temas, planteé a los compañeros que estaban al frente de esto, la posibilidad desarrollar programas de vivienda de interés social en zonas consolidadas de ciudad y ponía como ejemplo lo que está alrededor del Ministerio de Agricultura en la Avenida Amazonas y Eloy Alfaro, y me decían que ahí el suelo es muy caro; esa una visión de negocio, esa una visión de mercado. El tema de la vivienda es un asunto de derechos y en los derechos conforme reza el propio artículo 30 de la Constitución es *“garantizar el acceso a la vivienda, es independientemente de la condición social y económica de la gente”*; y, el gobierno debe garantizar esto que es primario que es el acceso a la vivienda.

Lo que existe ahí son taras y barreras de carácter ideológico, y perdón que utilice este término folklórico que a algunos los puede ofender, pero lo voy a hacer, a mucha gente le molesta que vengan a vivir “longos” en mi barrio, esto me parece que es una forma odiosa de construir ciudad. Creo que efectivamente el desafío es ¿cómo hacer una ciudad diversa?, que reciba e incluya a todos quienes hacemos ciudad, y no pueden haber barrios de súper lujo y guetos a dónde por esta lógica de mercado, excluamos a la población. Y esto no se resuelve en el mercado, esto se resuelve con una intervención pública y con una regulación de política pública. Creo que es fundamental que discutamos en este proceso.

A más del informe quiero hacer tres señalamientos concretos. Lo primero, que pueden haber incentivos no tributarios y qué bueno que esté aquí el Secretario de Territorio, con él hemos conversado algunos de estos puntos, pero creo que hay que quizá aprovechar esta coyuntura para señalarlos.

Por ejemplo el tema de la edificabilidad. La Secretaría tiene esta política de la ecoeficiencia, es decir algunos proyectos arquitectónicos que cumplan con ciertas lógicas ecoeficientes, esto está en debate. Pero en principio estoy de acuerdo se dé oportunidad de crecer más en altura, creo que se podría también incorporar en otra norma, quizá el que aquellos que ofertan en la misma área de influencia de proyectos arquitectónicos, puedan tener opción de pelear por no solamente dos pisos cómo es la norma genérica,

sino 4, 6, 8, 10 pisos, con la condición de que en la misma zona se desarrollen proyectos de vivienda social, y lo voy a poner así porque me parece que es un término más inclusivo que solamente vivienda de interés social.

El acceso al suelo público es lo otro, es decir, existe un montón de suelo público que a veces ha sido tomado abusivamente. En el Hospital Pablo Arturo Suárez que queda al norte de la ciudad. Esta es una hacienda propiedad del Ministerio de Salud, de hecho la parte de arriba de la avenida Occidental es Atucucho, pero de la occidental para abajo sigue siendo propiedad de Ministerio de Salud. Conversando una vez sobre estos temas, revisando la información histórica, hay un montón de urbanizaciones privadas que se fueron tomando estos terrenos del Ministerio de Salud, fueron cercando y fueron abusando de eso; y, así existen montones de casos.

Voy a poner otro ejemplo. Lo que queda atrás del ahora Ministerio de Educación que era el edificio del Banco Popular en Amazonas y avenida República. Este es un terreno del Banco de Fomento que estaba siendo tomado por parte de unos señores a los que les permitían guardar algunas cosas ahí, y pretendían convertirse en posesionarios históricos, por tanto una manzana en el sector que desde el mercado, tiene un altísimo valor de plusvalía. Pero desde una lógica de garantizar derechos, tiene una potencialidad enorme de generarle uso residencial a esta zona, que pasadas las ocho de la noche si uno no tiene la suerte de ser fuerte y buscar un bar, no hay nada más que hacer ahí. Entonces a mí me parece que por ahí hay elementos que deberían incorporarse concejala Maldonado.

Incentivos no tributarios, incentivos que tienen que ver con desarrollo urbano, con acceso a suelo, con edificabilidad. Esto es lo primero.

Lo segundo es, ¿cómo garantizamos un suelo bien servido?, ¿cómo garantizamos que la vivienda de interés social no se le expulse a los extramuros, sino que sea parte de un suelo bien servido?, pueden haber otros mecanismos, no encuentro en la Ordenanza. Encuentro señalamientos conceptuales, pero como herramientas prácticas quiero propone que se investiguen dos.

La una es ponerlo como valor de Ordenanza el hecho que todo Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial, tenga la obligatoriedad de construir un porcentaje de vivienda social, esto estuvo en un reglamento de la Secretaría de Territorio que fue quitado y ahora estamos tratando este tema, que ya lo discutimos a propósito del PUAE San Patricio. Los constructores han dicho bueno nosotros aceptamos que aunque no sea obligatorio por norma, consideramos que hay que ponerla. Me parece que esos temas de sensibilidad no pueden quedar al arbitrio de la gente, tienen que ser insistido regulados.

Entonces pongamos un porcentaje de construcción de vivienda para todo PUAE, estaba el 10%, veamos si eso es lo conveniente o alguna otra opción.

La otra herramienta que quiero proponer, es el tema de que todo el desarrollo alrededor de las estaciones del transporte público, es decir, las zonas que en la propuesta metodológica o de la Secretaría de Territorio están definidas como estas de venta de edificabilidad, no sólo de venta de edificabilidad, reservar suelo; y, decir que alrededor de las estaciones del Metro que son en zonas consolidadas y bien servidas de la ciudad, estoy hablando de El Labrador, La Jipijapa, La Carolina, La Pradera. En estas zonas, no en Quitumbe o más allá, en estas zonas que estoy señalando, en donde hay una represión de la altura de edificabilidad, donde existe una tensión inmobiliaria por desarrollar. Creo que con política pública podemos señalar un porcentaje de esos territorios de ese suelo debería estar dedicado para vivienda inclusiva, en desarrollos combinados por supuesto. Es decir con buen criterio, insisto, no poner unos muros altísimos para que la gente de plata viva bien y al lado poner un muro que tape a la gente. Ese es el desafío urbanístico arquitectónico.

Quisiera proponer esos dos instrumentos concretos para asegurar suelo bien servido.

Lo tercero a lo que me quería referir. Me parece que le falta a la propuesta un tratamiento sobre la vivienda existente, es decir acá lo que se está proponiendo solamente son ventajas para las viviendas nuevas, es decir para los proyectos que se vayan a construir, pero me parece que no está muy visible.

Me parece que es importante también saber qué pasa con la vivienda que ya está siendo utilizada. A propósito la foto que pusiste del Arquitecto Chileno Aravena que ganó el premio y ese desarrollo de las casas es atractivo.

Pero ¿qué pasa con las casas por ejemplo en el centro histórico?. Como todo centro histórico en proceso de recuperación tiende a gentrificarse, la gente que vivía se expulsa y por lo chévere y el valor que tiene el centro histórico, viene a vivir mucha gente aquí. Me parece que hay que darle un tratamiento específico a la vivienda de interés social en estas zonas que están expulsando población. Por tanto el centro histórico creo que debería tener al menos un artículo específico, en donde como gobierno municipal tengamos la responsabilidad de desarrollar programas, proyectos, iniciativas, que impidan seguir expulsando a la gente que ha estado viviendo aquí.

Hay un hecho fabuloso en el centro histórico y es que por ejemplo muchísimos de quienes trabajan en el mercado de San Roque que son migrantes temporales a la ciudad, viven en el centro histórico. Es decir, ahí existen algunos lineamientos que me parece que deberían ser incorporados como Ordenanza, insisto, de tal manera de que esto no quede Dios no quiera a libre juego del mercado. Porque ahí construirá exactamente lo contrario que estamos aquí señalando. Tiene que haber una intervención regulatoria del poder público que rompa esta lógica de Mercado o imponga el tema de la garantía del derecho.

Espero que con estos tres elementos digamos procesados en la Comisión, podamos avanzar en esta dirección. Gracias.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Voy a ir así rapidísimo sobre el tema, coincidiendo con la importancia que tiene esta Ordenanza.

Creo que para que se dé un cumplimiento a la Ordenanza debe establecerse claramente plazos, en algunos temas que se están mencionando.

Empezando por el artículo 11 donde se hace referencia la relocalización, debería exigirse a la Secretaría de Seguridad, que se presenten los estudios relacionados con las zonas que tienen ya localizadas y para efectos de su relocalización, debería incorporarse una Disposición Transitoria donde se establezcan tiempos concretos para su cumplimiento.

De igual manera en el artículo 17 en relación a la Secretaría de Territorio, debería también presentar un listado de los predios que ya han sido destinados para este efecto y los que están ya planificados, ese listado debería incluirse.

Además deberían constar los futuros proyectos los PUAES, donde se diga claramente que el promotor deberá generar una contribución a cambio de un mayor aprovechamiento del espacio, eso hemos venido discutiendo y debería incorporarse aquí.

Se debería generar una hoja de ruta para la implementación de estos proyectos en los lotes ya predeterminados. Y también creería que tiene que haber una Disposición Transitoria donde se establezcan plazos para el cumplimiento, es decir, para asegurarnos de que se cumplan. En los artículos 17, 18, 20 y 34 se hablan del banco de tierras, me parece que esto debería también recoger en una Transitoria donde se pongan plazos.

En el artículo 23 en el literal 3 en los últimos párrafos, se está pidiendo un permiso ambiental, creería que debería también incorporarse una factibilidad de movilidad, porque cuando construyes realmente el tema de movilidad se vuelve un caos si no es planificado y eso también debería incluirse.

En el artículo 28 debería cambiarse la palabra *“exención total”* por *“parcial”*, así lo menciona el COOTAD.

El 29, debería incluirse primero el tiempo máximo 10 años como lo manda el COOTAD; y, cambiar lo que dice *“se rebajara el 50%”*, por *“hasta el 50%”* debería incluirse la palabra *“hasta”*.

En el artículo 30 tenía una pregunta, porque aquí ponen *“sin contabilizar el valor del ganado de los bosques de las viviendas”*, en el COOTAD solo menciona *“de las viviendas”*, no sé de dónde sale *“ganado y de los bosques”*. Gracias.

CONCEJALA DRA. RENATA MORENO: Gracias Presidenta. Felicitando la iniciativa de Luisa y no quiero redundar en las necesidades que hay para que tengamos que aprobar esta Ordenanza. Nada más con una duda, que de hecho es una de las observaciones que constan en el informe del Procurador.

De hecho el artículo 27 y los que siguen a partir del 27 que tratan sobre temas tributarios, siendo está una facultad privativa el Alcalde para poder legislar, sugiero entonces que revisemos estos artículos. Porque muchos de ellos incluso hacen referencia a exoneraciones tributarias que ya constan en la normativa nacional, pero si habría que poner énfasis en aquellos en que se está ahora creando y que eso no podría ser iniciativa de un concejal sino privativa de la alcaldía.

Entonces siendo esto en base al artículo 90 letra e) del COOTAD, sugiero que eliminemos aquellos artículos en donde por iniciativa de la concejala, se están eliminando con exención y deducción totales o parciales este tipo de tributos. Gracias.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Antes que nos quedemos sin quórum, permítame concejala para avanzar en el tema, declarar por conocido el presente proyecto de Ordenanza.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: Muchísimas gracias, también voy a ser muy rápida. Agradezco los aportes de Carlos Páez y de Susana Castañeda. Los temas de Carlos Páez efectivamente nosotros mismos lo habíamos promovido, lo del 10% es importantísimo y lo de ecoeficiencia, agradezco hacerme caer en cuenta y colocarle en la Ordenanza. Me parece bien.

Lo de Susana absolutamente todo, había alguna cosa que tal vez ya está, pero eso se procesará en la Comisión. Vamos a ver la pertinencia.

Respecto del tratamiento de la de la rehabilitación si se puede llamar así, de la vivienda ya existente, si está en el artículo 18 Carlos, pero lo vamos a precisar.

Lo que ha dicho la concejala Renata Moreno no cabe, nosotros esto lo trabajamos con la Administración General, con el Director Tributario Financiero y lo que él nos decía es que recogiendo la observación del señor Procurador, no estamos haciendo una Ordenanza Tributaria, lo que estamos es pasando lo que dice la Ley, colocándolo en la Ordenanza, para que más bien se establezca con claridad que es lo que dice la ley y cómo eso lo estamos tomando más bien como incentivos tributarios. No estamos ni dando de baja un tributo ni inventándonos otro, porque efectivamente no es nuestra competencia.

Estamos trasladando lo que ya dice la Ley y eso lo colocamos en un capítulo que se llaman incentivos tributarios. Porque lo que ha sucedido es que el promotor o cualquiera que este sea, desconoce que existen estos incentivos tributarios también y a la hora de

aplicar no tiene manera, y el mismo Municipio no lo tiene condensado, no tiene un proceso para llevar adelante esto. Entonces hemos hecho una investigación legal y más bien hemos condensado dentro de la Ordenanza, para que el promotor conozca que ahí tiene varios incentivos que ya reconoce la Ley y nuestras propias Ordenanzas.

Por supuesto recogimos el informe Procuraduría y es el Director Financiero el que acompañado todo este proceso, donde hay uniforme también, de la Dirección Financiera al respecto. Pero quiero dejar claro esto muchas gracias.

CONCEJAL DR. MARIO GRANDA: No obstante que se terminó el orden del día en ese punto, quisiera pedirle al señor Procurador que nos aclare tanto la posición planteada por la concejala Renata Moreno, como la contestación de la proponente la concejala Luisa Maldonado. Yo sí tengo mis dudas al respecto.

CONCEJALA LIC. LUISA MALDONADO: No es una Ordenanza de creación o derogación de tributos, es un capítulo de contenido de incentivos que ya están determinados en la Ley. No estamos creando ni dando de baja, es un capítulo de contenidos, eso lo debatimos bastante con la Dirección Tributaria, con la Administración General, pero es visto desde ahí frente a la alerta del Procurador. Hemos justamente solicitado que se nos asesore debidamente, pero es un contenido nada más.

DR. GIANNI FRIXONE, PROCURADOR METROPOLITANO: Señora Presidenta, señores concejales.

Efectivamente la preocupación que se ha dejado plasmada en las observaciones de Contraloría, es que independientemente se trate o no de una Ordenanza Tributaria, el momento que se establece un estímulo que afecta una tasa, impuesto; o, contribución especial de aquellas consideradas como tributarias, la facultad privativa del Alcalde efectivamente está dada en el artículo 90 literal e).

Lo que convendría concejales obviamente, si es que son exenciones que están dispuestas en Ley, habrá que hacer un análisis de si efectivamente no se está realizando una modificación o una exención, para ver cuáles de aquéllas queda. Pero que de efectuarse alguna modificación en la parte tributaria vigente, es necesario que el proyecto sea auspiciado y entiéndase bien auspiciado en su iniciativa por el Alcalde, que es también la vía correspondiente para poder subsanar cualquier inconveniente a la tramitación en lo que corresponde a ese título.

De la misma manera en la situación de las observaciones en torno al fondo, es preciso hacer un buen análisis respecto de la existencia previa o no del fondo antes de la Prohibición Constitucional y del Código Orgánico de Planificación y Finanzas, en torno a la posibilidad de creación de nuevos fondos.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Lic. Eddy Sánchez, a las 12h57 (10 concejales).
Si quórum**

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Gracias. Señor Secretario constate el quórum por favor.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí señora Presidenta con la presencia de diez señoras y señores concejales Metropolitanos más la suya, no tendríamos el quórum previsto en el artículo No. 320 del COOTAD para continuar con la presente sesión.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA, SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO: Gracias. Señor Secretario siendo así declaro clausurada la sesión.

SIENDO LAS DOCE HORAS CON CINCUENTA Y OCHO MINUTOS DEL JUEVES TRECE DE DICIEMBRE DEL AÑO DOS MIL DIECIOCHO, SE CLAUSURA LA SESIÓN ORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓	
2. ING. CÉSAR BENALCAZAR		✓
3. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓	
4. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓	
5. ABG. DANIELA CHACÓN		✓
6. SR. FRANCISCO CHICAIZA	✓	
7. ABG. EDUARDO DEL POZO		✓
8. DR. PEDRO FREIRE		✓
9. ABG. SERGIO GARNICA		✓
10. DR. MARIO GRANDA	✓	
11. ABG. MARIO GUAYASAMÍN		✓
12. ING. ANABEL HERMOSA	✓	
13. LIC. LUISA MALDONADO	✓	
14. DRA. RENATA MORENO	✓	
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓	
16. SR. MARCO PONCE		✓
17. ECON. LUIS REINA	✓	
18. ABG. RENATA SALVADOR		✓
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ		✓
20. MSc. PATRICIO UBIDIA		✓

21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓	
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO		✓

**DR. MAURICIO RODAS ESPINEL
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**ING. ANABEL HERMOSA
SEGUNDA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO**

**ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

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