

10



Diego
19/02/2019
R

Quito, 15 de febrero de 2019

A 0061

Abogado
Diego Cevallos Salgado
Secretario del Concejo Metropolitano
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
Presente.-

De mi consideración:

Mediante Oficio No. SM-0422-2019 de 15 de febrero de 2019, el ingeniero Alfredo León Banderas, Secretario de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, remitió el proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformativa al Título II, referente a las tasas, del libro III del Código Municipal, mediante la cual se incluye la tasa por utilización de la infraestructura vial Ruta Viva, con la intención que fuera acogida como iniciativa de esta Alcaldía Metropolitana.

Con el antecedente expuesto, en ejercicio de la atribución prevista en los artículos 60, d) y 90 d) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD, informo a usted que asumo la iniciativa del proyecto de ordenanza citada, a efectos de que sea puesto a conocimiento de la Comisión Permanente que corresponda, previo a su tratamiento en el seno del Concejo Metropolitano.

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,

Dr. Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE METROPOLITANO
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA **RECEPCIÓN**

Fecha: **19 FEB 2019** Hora: **10:19**

Nº. HOJAS: **Siete**

Recibido por:

15 FEB 2019

Quito, DM.

Oficio No. SM-2019-

0422

Doctor
Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente.-

Asunto: Proyecto de Ordenanza tasa por utilización de Ruta Viva

De mi consideración:

Atendiendo al requerimiento planteado a esta Secretaría, adjunto al presente el Borrador de Ordenanza Reformatoria al Título II, referente a las tasas, del libro III del Código Municipal, mediante la cual se incluye la tasa por utilización de la infraestructura vial Ruta Viva; solicito se acoja la presente iniciativa de ordenanza a efecto de que sea puesta en conocimiento de la Comisión que corresponda, previo a su tratamiento en el seno del Concejo Metropolitano.



Sin más por el momento, suscribo.

Atentamente,


Ing. Alfredo León Bänderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



Adjunto: Proyecto de Ordenanza tasa por utilización de Ruta Viva

Acción	Responsable	Unidad	Fecha	Sumilla
Elaboración:	G. Jácome	DESPACHO	2019/02/15	
Revisión:	A. Vintimilla	ASESORIA JURIDICA	2019/02/15	
Aprobación:	A. León	DESPACHO	2019/02/15	

Ejemplar 1: Dr. Mauricio Rodas, ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Ejemplar 2: SECRETARIA DE MOVILIDAD
Digital : Archivo Digital Numérico

ORDENANZA METROPOLITANA No.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ruta Viva es una vía expresa que constituye un eje importante de acceso desde y hacia la Zona Nororiental del Distrito Metropolitano de Quito, facilita el tránsito y conexión con el aeropuerto de Quito y favorece el desarrollo de los valles de Cumbayá, Tumbaco Pifo, Puembo, Tababela, Yaruquí, El Quinche y a los usuarios del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre..

El proyecto se encuentra localizado en el Cantón Quito, jurisdicción de las parroquias de Puembo, Cumbayá y Tumbaco. Según el Plan Maestro del Distrito Metropolitano de Quito para el año 2025, el número de desplazamientos motorizados desde los sectores de influencia hacia el hipercentro de Quito, aumentará en un 48%, distribuyendo los viajes a realizarse en: Los Chillos 24.000 viajes, Tumbaco y Cumbayá 76.000 viajes y Nayón y Zámiza 75.000, por lo que la Ruta Viva se convertirá en el nodo atractor de movilización de estos viajes (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; Empresa de Movilidad y Obras Públicas, 2009). El área de Influencia directa e indirecta de la Ruta Viva incluye las parroquias de Cumbayá, Tumbaco, Puembo, Pifo y Tababela.

En agosto de 2012 inició la construcción de la primera fase de Ruta Viva, la cual conecta la avenida Simón Bolívar con Lumbisí. La implementación de la Fase II comenzó en enero de 2013, inaugurándose la obra en su totalidad a finales del año 2014. La ruta se inicia en el Intercambiador denominado Auquitas, proyectado sobre la Av. Simón Bolívar, en el sector de San Juan Bautista Alto. En ese sitio inicia el descenso de la ladera dirigiéndose hacia el valle de Cumbayá, pasando por el sector San Patricio, Urbanización La Primavera, cruza el río San Pedro en el sector denominado Rojas, posteriormente la vía Intervalles, continua su recorrido por la parte Sur de Tumbaco, atraviesa el sector de La Morita, el Arenal, cruza el río Chiche, y termina en el cruce con la vía Interoceánica en un sitio muy próximo a la población de Puembo.

Desde el punto de vista social, la construcción de la Ruta Viva modificó el espacio en que se ejecutan las actividades socio-económicas, la morfología territorial y los movimientos comerciales. Actualmente circulan 56.900 vehículos (10% pesados).

Es por ello, que dadas las necesidades de mantener la vía en perfecto estado y de brindar un mejor servicio, una alternativa factible para obtener recursos para el mantenimiento de la vía, es la recaudación a través de un sistema mixto que combine tecnología Free Flow y Pago Manual, que permita la libre circulación de los vehículos hacia sus destinos.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

En relación a esto, la EPMMOP puso a consideración del Concejo Metropolitano con Oficio 1305-GG de 16 de octubre de 2018, el informe técnico económico y financiero, para implementación de peajes, operación y mantenimiento de las Fases I & II de la Ruta Viva. En el informe se planteaba que la inversión en obras se realice con recursos propios de la EPMMOP, los cuales serían recuperados una vez que entren en operación los peajes. Sin embargo, dada la escases de recursos, la Gerencia Comercial ha replanteado el proyecto de tal manera, que se realice la implementación, operación y mantenimiento de los peajes, por un modelo de gestión asociativo, durante un horizonte de tiempo determinado, para que un inversionista externo ejecute la implementación de los peajes, recibiendo a cambio un porcentaje de lo recaudado por la tasa de peajes. Una vez sean implementados los peajes, los recursos recaudados por la EPMMOP serán utilizados para implementar las obras de rehabilitación propuestas, la operación y mantenimiento de la vía, y el repago del capital y crédito de las Fases I & II

Mediante inspecciones realizadas al estado de la superficie de rodadura de la calzada de la vía, se encontró evidencias de fatiga y en algunos tramos fisuras de piel de cocodrilo; mientras que, en otros tramos se evidenció fisuras anchas longitudinales, transversales y formación de fisuras en bloque. El actual estado vial podría poner en peligro la seguridad en la circulación vehicular sobre la infraestructura vial de la Ruta Viva, lo cual hace emergente el mantenimiento y ejecución de obras adicionales de rehabilitación vial de la "Ruta Viva", cuyo costo es elevado.

En consideración que los costos de inversión, operación, mantenimiento y realización de obras adicionales de rehabilitación vial de la "Ruta Viva", implica la erogación de valores elevados al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, resulta necesario el cobro de una tasa de peaje, que conforme el estudio referido es factible y viable desde los aspectos económicos, financieros y socioeconómicos.

ORDENANZA METROPOLITANA No.
EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que,** la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 226, dispone a las instituciones estatales, organismos, dependencias y servidores públicos que integran la administración pública, ejercer de forma exclusiva las competencias y facultades que le otorguen la Constitución y la ley; teniendo como deber el coordinar acciones que permitan el pleno goce y ejercicio de los derechos consagrados por la Norma Suprema;
- Que,** el artículo 227 de la Norma máxima establece que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, transparencia y evaluación;
- Que,** el artículo 238 de la Constitución señala: *"Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera (...)"*;
- Que,** el artículo 264, numerales 2, 3 Y 5; y, artículo 266 de la Constitución, establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: *" 2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón. 3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. (...) 5. Crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras."*;
- Que,** el artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece que para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los concejos metropolitanos, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial; cuyo facultad se circunscribirá al ámbito territorial y a las competencias del nivel de gobierno, y observará lo previsto en la Constitución y la Ley;
- Que,** los literales del b), c) y e) del artículo 55; y, artículo 85 del COOTAD establece que es competencia exclusiva de los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos *" b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón; c)*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Planificar, construir y mantener la vialidad urbana; (...) e) Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras”;

Que, el artículo 84 literal f) del código citado prevé que los gobiernos autónomos descentralizados distritales deben *“f) Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley, y en dicho marco, prestar los servicios públicos y construir la obra pública distrital correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad y continuidad, solidaridad, subsidiariedad, participación y equidad”;*

Que, el artículo 87 del COOTAD, en sus literales a), c) y y), determina entre las atribuciones del Concejo Metropolitano el: *“a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones; (...) c) Crear, modificar o extinguir tasas y contribuciones especiales por los servicios que presta y obras que ejecute; (...) y) Regular y controlar el uso del suelo en el territorio del distrito metropolitano, de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra”;*

Que, la norma citada prevé en su artículo 186 que *“Los gobiernos autónomos descentralizados municipales y distritos metropolitanos mediante ordenanza podrán crear, modificar, exonerar o suprimir, tasas y contribuciones especiales de mejoras generales o específicas, por procesos de planificación o administrativos que incrementen el valor del suelo o la propiedad; por el establecimiento o ampliación de servicios públicos que son de su responsabilidad; el uso de bienes o espacios públicos; y, en razón de las obras que ejecuten dentro del ámbito de sus competencias y circunscripción, así como la regulación para la captación de las plusvalías. (...)”;*

Que, el artículo 566 ibídem expresa que *“Art. 566.- Objeto y determinación de las tasas.- Las municipalidades y distritos metropolitanos podrán aplicar las tasas retributivas de servicios públicos que se establecen en este Código. Podrán también aplicarse tasas sobre otros servicios públicos municipales o metropolitanos siempre que su monto guarde relación con el costo de producción de dichos servicios. (...)”;*

Que, el código citado establece en su artículo 568 literal i) que *“Art. 568.- Servicios sujetos a tasas.- Las tasas serán reguladas mediante ordenanzas, cuya iniciativa es privativa del alcalde municipal o metropolitano, tramitada y aprobada por el respectivo concejo, para la prestación de los siguientes servicios: (...) i) Otros servicios de cualquier naturaleza.”;* lo cual permite

ORDENANZA METROPOLITANA No.

la creación de tasas por servicios de cualquier naturaleza al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;

Que, la Ordenanza Metropolitana 198 sancionada el 22 de diciembre de 2017 y vigente desde el 01 de enero de 2018, prescribe en su Disposición Transitoria Única que *“En el caso de la construcción de la Ruta Viva, solamente por el año 2018 se contemplará su inclusión en el cálculo del costo anual por obras distritales en un monto equivalente al 5% del valor total. Para los siguientes años, esta inversión se recuperará a través de un sistema de peajes, para lo cual la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas – EPMMOP, deberá observar el siguiente cronograma:*

- Entrega al Concejo Metropolitano de Quito del modelo financiero y modelo de negocio: dentro de un plazo máximo de sesenta (60) días a partir de la sanción de la presente Ordenanza.

- Notificación al Concejo Metropolitano de Quito sobre el inicio del proceso de contratación pública de los equipos / sistemas o servicios (según corresponda): dentro de un plazo máximo de ciento veinte (120) días a partir de la sanción de la presente Ordenanza.”;

Que, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas –EPMMOP, mediante Informe Técnico Económico, Financiero, Socioeconómico y de Viabilidad del Proyecto “Ruta Viva: Implementación de Peajes, Operación y Mantenimiento Fases I y II por gestión de la EPMMOP” contenido en Oficio No. 049-GC-2019-0287 de 25 de enero de 2019, ha concluido *“(…) La EPMMOP tendrá un ingreso del 77.90% de la tasa de peaje, mientras dure el contrato por mecanismo asociativo, pasará a recaudar la totalidad de los ingresos una vez que se concluya el contrato. Los resultados del modelo socioeconómico muestran una TIRS del 22%, por lo que el proyecto es socialmente deseable. (…) Bajo los presupuestos presentados en el análisis económico – financiero, el proyecto es factible, ya que la EPMMOP podrá generar recursos mediante la implementación de peajes por mecanismo asociativo, los cuales servirán para realizar obras de rehabilitación de la vía y repagar los créditos y capital desembolsados para la construcción de la Ruta Viva”;*

Que, mediante Informe Técnico No. SM-DMPPM-015-2019 de 14 de febrero de 2019, de la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad concluyó: *“De acuerdo a los resultados del informe presentado por la EPMMOP, esta Secretaría considera que el proyecto “Implementación de peajes, operación y mantenimiento de las Fases I y II” es viable desde el punto de vista técnico y de la estructuración del modelo de gestión. Cabe indicar que el contenido y resultados del análisis técnico económico financiero, socioeconómico y de viabilidad, son responsabilidad de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas –EPMMOP”;*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Que, los costos de inversión, operación, mantenimiento y realización de obras adicionales de rehabilitación vial de la "Ruta Viva", implica la erogación de valores elevados al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, siendo necesario recuperarlos mediante el cobro de una tasa de peaje, conforme se previó en la Disposición Transitoria Única de la Ordenanza Metropolitana No. 198;

En ejercicio de la atribución que le confieren los artículos 57, letra a), y 87, letra a), del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, el artículo 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL TÍTULO II, REFERENTE A LAS TASAS, DEL LIBRO III DEL CÓDIGO MUNICIPAL, MEDIANTE LA CUAL SE INCLUYE LA TASA POR UTILIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL RUTA VIVA

Artículo 1.- En el Título II, del Libro Tercero del Código Municipal, inclúyase el Capítulo: De la Tasa por utilización de la red vial Ruta Viva, con el siguiente texto:

"Capítulo...

DE LA TASA POR UTILIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL RUTA VIVA

Art. ...(1).- Peaje por utilización de la Ruta Viva.- Los conductores de vehículos que para su traslado deban utilizar la infraestructura vial Ruta Viva, pagarán una tasa correspondiente a peaje, que será destinada al pago de los costos de inversión, operación, mantenimiento y realización de obras adicionales de rehabilitación vial de la infraestructura vial Ruta Viva.

Art. ...(2).- Hecho Generador.- El uso de la infraestructura vial denominada Ruta Viva, que abarca sus siete entradas y salidas, en el tramo comprendido desde la Av. Simón Bolívar hasta la parroquia rural Pumbo.

Art. ...(3).- Sujeto Activo.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas –EPMMOP, o quien hiciere sus veces.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Art. ...(4).- Sujeto Pasivo.- Los conductores de vehículos que para su traslado deban utilizar la infraestructura vial Ruta Viva, en sus siete entradas y salidas, en el tramo comprendido desde la Av. Simón Bolívar hasta la parroquia rural Puenbo.

Art. ...(5) Tasa.- El valor del peaje se fija en \$ 0.40 (CUARENTA CENTAVOS DE DÓLAR DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA) para vehículos livianos; \$ 0.60 (SESENTA CENTAVOS DE DÓLAR DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA) para vehículos de dos ejes; \$ 1.00 (UN DÓLAR DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA) para vehículos de tres ejes; y, \$ 1.25 (UN DÓLAR DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA CON VEINTE Y CINCO CENTAVOS) para vehículos de 4 ejes en adelante.

El valor de la tasa será revisado semestralmente por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas -EPMMOP o quien hiciere sus veces; y, su aprobación, en caso de determinarse la necesidad de aumentarla, la conocerá y resolverá el Concejo Metropolitano en virtud de sus competencias legales, con el sustento técnico que presente la EPMMOP o quien hiciere sus veces, respecto de los costos de inversión, operación, mantenimiento y realización de obras adicionales de rehabilitación vial de la infraestructura vial Ruta Viva.

Art. ...(6) Exoneraciones.- Exceptúense del pago del peaje regulado por la presente Ordenanza, a los vehículos de emergencia pertenecientes a la Policía Nacional, Bomberos, Cruz Roja, Defensa Civil, Ambulancias públicas o privadas, a los vehículos de uso oficial para el control de tránsito pertenecientes a la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT) o quien hiciere sus veces; y, los vehículos que en ejercicio de sus actividades, sean destinados al mantenimiento y conservación de la infraestructura vial Ruta Viva.

Se prohíbe cualquier exoneración o rebaja de esta tasa, salvo las previstas en el inciso que antecede.

Art. ...(7) Forma de pago.- Los conductores deberán satisfacer el pago de la tasa de peaje, cada vez que utilicen la infraestructura vial Ruta Viva, en los puntos de recaudación destinados para el efecto. El pago podrá realizarse conforme el modelo de recaudación que establezca para el efecto la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas – EPMMOP.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

DISPOSICIÓN GENERAL.- El cobro de la tasa prevista en la presente Ordenanza Metropolitana, se exigirá una vez que la construcción del peaje en la infraestructura vial Ruta Viva concluya e inicie su operación.

DISPOSICIÓN FINAL.- Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial; sin perjuicio de su publicación en el dominio web de la Municipalidad.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el... de febrero de 2019.

Abg. Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates,
_____.- Quito,

Abg. Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito,

EJECÚTESE:

ORDENANZA METROPOLITANA No.

**Dr. Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Mauricio Rodas Espinel,
Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el
.- Distrito Metropolitano de Quito,

**Abg. Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**