

REGISTRO OFICIAL[®]

ÓRGANO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR



Págs.

**CONCEJO DEL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO**

ORDENANZAS METROPOLITANAS:

045-2022 Que sustituye la línea séptima de la tabla del Artículo 1646 del Capítulo XX de las Tasas Retributivas por Servicios Técnicos y Administrativos relacionados con la regularización, seguimiento y control ambiental ..	2
046-2022 Reformatoria a varios artículos del Libro IV. 2 de la Movilidad del Código Municipal	25

ORDENANZA METROPOLITANA No. 045-2022**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:**

La Constitución de la República del Ecuador del 2008 instaure nuevos preceptos respecto a la protección que el Estado debe brindar a la naturaleza, asimismo, le otorga y reconoce sus derechos; con base a esos principios la Autoridad Ambiental Nacional instaure procesos de regularización, control y seguimiento ambiental para proyectos, obras o actividades con el fin de prevenir, mitigar y controlar daños e impactos ambientales.

A su vez, la Autoridad Ambiental Nacional (actual Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica) mediante Resolución No. 168, publicada en Registro Oficial No. 51 de 04 de agosto del 2017, acredita al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito como la Autoridad Ambiental de Aplicación Responsable (Autoridad Ambiental Competente), para el ejercicio de la competencia concurrente y subsidiaria de la gestión ambiental en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito, misma que está articulada al Sistema Nacional Descentralizado de Gestión Ambiental (SNDGA) para el ejercicio de la tutela estatal sobre el ambiente.

Igualmente, la Constitución establece el principio de generalidad tributaria mediante el cual, todos los habitantes del Ecuador estamos obligados a contribuir con el sostenimiento de los gastos públicos, a través del pago de los tributos legalmente establecidos y, en su artículo 300, dicta que: *“El régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria (...).”*

Por otra parte, la Corte Constitucional del Ecuador, el 08 de diciembre de 2021, expidió la Sentencia del caso No. 121-20-IN que declara la inconstitucionalidad de la tasa contenida en la fila séptima del artículo III. 5.309, que actualmente corresponde al artículo 1646 del Capítulo XX denominado De las Tasas Retributivas por Servicios Técnicos y Administrativos, Relacionados con la Regularización, Seguimiento y Control Ambiental, Sección V, Tomo V del Código Municipal, servicios que son ejecutados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Autoridad Ambiental Distrital (Secretaría de Ambiente).

Así mismo, establece que la declaratoria de inconstitucionalidad de la fila séptima tendrá efecto diferido a partir de la finalización del ejercicio fiscal del año 2022 y ordena: *“(...) al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Distrito Metropolitano de Quito que, en el evento de que expida normativa en sustitución de las normas declaradas inconstitucionales, esta guarde estricta observancia de los parámetros establecidos en la presente sentencia (...).”*

Además, en la misma sentencia, la Corte Constitucional ha señalado que las tasas tienen las características de: *“(i) ser una prestación y no una contraprestación puesto que, “[p]ara el contribuyente, la tasa es una prestación que debe satisfacerse como consecuencia de una*

determinación normativa. No consiste, por tanto, en una contraprestación derivada de un acuerdo de voluntades entre el contribuyente y el ente prestador del servicio o ejecutor de la actividad pública; como ocurre con los precios públicos”; (ii) se fundamenta en el principio de provocación y recuperación de costos que pretende que “la tasa no esté encaminada a generar una utilidad o beneficio económico para el ente público que la establece. Por el contrario, tiene como finalidad la recuperación de los costos generados por la prestación del servicio, la ejecución de la actividad administrativa o la utilización privativa de un bien de dominio público”; y, (iii) como consecuencia de lo anterior, la tasa también se fundamenta en el principio de equivalencia que implica que “el valor de la tasa debe ser equivalente a la cuantía de la actividad pública que la genera”. - (Corte Constitucional. Sentencia No. 65-17-IN/21 de 19 de mayo de 2021)”.

Con base a lo expuesto, la tasa retributiva que actualmente recauda el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, contenida en la fila séptima artículo 1646 Capítulo XX Libro III.5 Presupuesto, Finanzas y Tributación Libro III del Eje Económico del Código Municipal debe ser sustituida con la finalidad de dar cumplimiento a lo dispuesto por el Pleno de la Corte Constitucional del caso N° 121-20-IN.

En tal virtud, en el Informe Técnico de Sustento con Nro. INF_DGCA_006_2022 del 07 de noviembre del 2022, realizado por la Secretaría de Ambiente del Distrito Metropolitano de Quito se determinan los costos en los que incurre la administración pública para la prestación del servicio administrativo mencionado y sirvió de base fundamental para el cálculo correspondiente a la Tasa establecida en la fila séptima de la tabla del artículo 1646 del Capítulo XX denominado De las Tasas Retributivas por los Servicios Técnicos y Administrativos Relacionados con la Regularización, Seguimiento y Control Ambiental del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

Vistos los informes Nos.: IC-CPF-2022-005, de 18 de noviembre de 2022; e, IC-CPF-2022-006, de 01 de diciembre de 2022 emitidos por la Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación - Eje de gobernabilidad e institucionalidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 14 de la Constitución de la República del Ecuador, (en adelante “la Constitución”), reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay* y declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados”;

Que, el artículo 53 de la Constitución, determina que: *“Las empresas, instituciones y organismos que presten servicios públicos deberán incorporar sistemas de medición de satisfacción de las personas usuarias y consumidoras, y poner en práctica sistemas de atención y reparación. (...)”*;

Que, el artículo 71 de la Constitución señala que: *“(...) La naturaleza o Pacha Mama, donde se reproduce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos (...)”*;

Que, el artículo 84 de la Constitución establece que: *“(...) todo órgano con potestad normativa tendrá la obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución y los tratados internacionales, y los que sean necesarios para garantizar la dignidad del ser humano o de las comunidades, pueblos y nacionalidades. En ningún caso, la reforma de la Constitución, las leyes, otras normas jurídicas ni los actos del poder público atentarán contra los derechos que reconoce la Constitución. (...)”*;

Que, el artículo 226 de la Constitución establece que: *“(...) las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución; (...)”*;

Que, la Constitución en su artículo 240 determina que *“(...) Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias. Todos los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán facultades ejecutivas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales (...)”*;

Que, la Constitución en su artículo 260 señala que: *“(...) El ejercicio de las competencias exclusivas no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno. (...)”*;

Que, el artículo 264 de la Constitución, numeral 5, establece como competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados: *“(...) Crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras. (...)”*;

Que, la Constitución en su artículo 300 dicta que, *“(...) el régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria” (...)*;

Que, el artículo 395 de la Constitución reconoce *“(...) los siguientes principios ambientales:*
1. *El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo, ambientalmente equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural, que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras.* 2. *Las políticas de gestión ambiental se aplicarán de manera transversal y serán de obligatorio cumplimiento por parte del Estado en todos sus niveles y por todas las personas naturales o jurídicas en el territorio nacional.* 3. *El Estado garantizará la participación activa y permanente de las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades afectadas, en la planificación, ejecución y control de toda actividad que genere impactos ambientales.* 4. *En caso de duda sobre el alcance de las disposiciones legales en materia ambiental, éstas se aplicarán en el sentido más favorable a la protección de la naturaleza. (...)”*;

Que, el artículo 396 de la Constitución determina: *“(...) El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas. La responsabilidad por daños ambientales es objetiva. Todo daño al ambiente, además de las sanciones correspondientes, implicará también la*

obligación de restaurar integralmente los ecosistemas e indemnizar a las personas y comunidades afectadas (...);

Que, el artículo 399 de la Constitución determina: *“(...) el ejercicio integral de la tutela estatal sobre el ambiente y la corresponsabilidad de la ciudadanía en su preservación, se articulará a través de un sistema nacional descentralizado de gestión ambiental, que tendrá a su cargo la defensoría del ambiente y la naturaleza (...);*

Que, el artículo 424 de la Constitución establece que *“(...) La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica. La Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el que reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución, sobre cualquier otra norma jurídica o acto del poder público (...).”;*

Que, la letra k) del artículo 54 del Código Orgánico Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante “COOTAD”), en concordancia con la letra k) del artículo 84 del mismo cuerpo normativo, establece como una de las funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal la de *“(...) regular prevenir y controlar la contaminación ambiental en el territorio cantonal de manera articulada con las políticas ambientales nacionales (...);*

Que, el COOTAD en el artículo 87, letras a), b) y c) determina las atribuciones que al Concejo Metropolitano le corresponden: *“(...) a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones;; b) Regular, mediante ordenanza, la aplicación de tributos previstos en la ley a su favor; c) Crear, modificar, exonerar o extinguir tasas y contribuciones especiales por los servicios que presta y obras que ejecute; (...);*

Que, el inciso cuarto del artículo 116 del COOTAD establece las facultades como atribuciones para el ejercicio de las competencias, dentro de lo cual se indica: *“(...) la regulación es la capacidad de emitir la normatividad necesaria para el adecuado cumplimiento de la política pública y la prestación de los servicios, con el fin de dirigir, orientar o modificar la conducta de los administrados. Se ejerce en el marco de las competencias y de la circunscripción territorial correspondiente. (...) El control es la capacidad para velar por el cumplimiento de objetivos y metas de los planes de desarrollo, de las normas y procedimientos establecidos, así como los estándares de calidad y eficiencia en el ejercicio de las competencias y en la prestación de los servicios públicos, atendiendo el interés general y el ordenamiento jurídico. (...);*

Que, el artículo 172 del COOTAD, indica que son ingresos propios de la gestión, “(...) los que provienen de impuestos, tasas y contribuciones especiales de mejoras generales o específicas; los de venta de bienes y servicios (...) La aplicación tributaria se guiará por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, transparencia y suficiencia recaudatoria. (...)” ;

Que, el artículo 322 del COOTAD, señala que “(...) Los consejos regionales y provinciales y los concejos metropolitanos y municipales aprobarán ordenanzas regionales, provinciales, metropolitanas y municipales, respectivamente, con el voto conforme de la mayoría de sus miembros.

Los proyectos de ordenanzas, según corresponda a cada nivel de gobierno, deberán referirse a una sola materia y serán presentados con la exposición de motivos, el articulado que se proponga y la expresión clara de los artículos que se deroguen o reformen con la nueva ordenanza. Los proyectos que no reúnan estos requisitos no serán tramitados.

El proyecto de ordenanza será sometido a dos debates para su aprobación, realizados en días distintos. Una vez aprobada la norma, por secretaría se la remitirá al ejecutivo del gobierno autónomo descentralizado correspondiente para que en el plazo de ocho días la sancione o la observe en los casos en que se haya violentado el trámite legal o que dicha normativa no esté acorde con la Constitución o las leyes.

El legislativo podrá allanarse a las observaciones o insistir en el texto aprobado. En el caso de insistencia, se requerirá el voto favorable de las dos terceras partes de sus integrantes para su aprobación.

Si dentro del plazo de ocho días no se observa o se manda a ejecutar la ordenanza, se considerará sancionada por el ministerio de la ley (...)”;

Que, el artículo 566 del COOTAD, dictamina el objeto y determinación de las tasas señalando que, “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, la letra i) del artículo 568 del COOTAD, subraya que los servicios sujetos a 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 (...)”;

Que, el artículo 12 del Código Orgánico del Ambiente (en adelante COAM), establece que “El Sistema Nacional Descentralizado de Gestión Ambiental permitirá integrar y

articular a los organismos y entidades del Estado con competencia ambiental con la ciudadanía y las organizaciones sociales y comunitarias, mediante normas e instrumentos de gestión (...)”;

Que, el artículo 13 del COAM observa que, para coordinación interinstitucional, *“En los casos de concurrencia de atribuciones, facultades o competencias entre las instituciones del Estado relacionadas con la materia ambiental, deberá existir coordinación interinstitucional para evitar la duplicación de actividades y funciones, así como el incremento no justificado de exigencias administrativas a las personas. (...)”*;

Que, el artículo 14 del COAM, indica que *“El ejercicio de las competencias ambientales comprende las facultades de rectoría, planificación, regulación, control y gestión referidas al patrimonio natural, la biodiversidad, calidad ambiental, cambio climático, zona marina y marino costero, y demás ámbitos relacionados de conformidad con la Constitución y la ley (...)”*;

Que, el artículo 25 del COAM señala que: *“En el marco del Sistema Nacional de Competencias y del Sistema Descentralizado de Gestión Ambiental, los Gobiernos Autónomos Descentralizados en todos sus niveles, ejercerán las competencias en materia ambiental asignadas de conformidad con la Constitución y la ley. Para efectos de la acreditación estarán sujetos al control y seguimiento de la Autoridad Ambiental Nacional (...)”*;

Que, en sus números 9, 10 y 11 del artículo 27 del COAM se determina que, *“En el marco de sus competencias ambientales exclusivas y concurrentes corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales el ejercicio de las siguientes facultades, en concordancia con las políticas y normas emitidas por los Gobiernos Autónomos Provinciales y la Autoridad Ambiental Nacional: (...) 9. Generar normas y procedimientos para prevenir, evitar, reparar, controlar y sancionar la contaminación y daños ambientales, una vez que el Gobierno Autónomo Descentralizado se haya acreditado ante el Sistema Único de Manejo Ambiental; 10. Controlar el cumplimiento de los parámetros ambientales y la aplicación de normas técnicas de los componentes agua, suelo, aire y ruido; 11. Controlar las autorizaciones administrativas otorgadas (...)”*;

Que, el artículo 161 del COAM señala que: *“(...) En virtud de la realidad geográfica del territorio, condiciones especiales u otras necesidades de cada jurisdicción, los Gobiernos Autónomos Descentralizados competentes, previo a la aprobación de la Autoridad Ambiental Nacional, con el fin de precisar las medidas administrativas o técnicas, podrán adoptar criterios adicionales o dictar normas técnicas más rigurosas que las normas nacionales, siempre y cuando no sean contrarias a las establecidas por la Autoridad Ambiental Nacional y las dictadas este Código. Se prohíbe a la Autoridad Ambiental*

Nacional y a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Competentes, implementar normas de carácter regresivo en materia ambiental que perjudiquen el ecosistema (...)";

Que, el Libro Tercero del Reglamento al Código Orgánico del Ambiente (en adelante RCOAM) establece todas aquellas disposiciones relativas a la calidad ambiental;

Que, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, Ordenanza Metropolitana Nro. 037-2022 sancionada el 16 de agosto de 2022, en su Libro III del Eje Económico, Libro III.5 Presupuesto, Finanzas y Tributación Capítulo XX, artículo 1646, establece las Tasas Retributivas por Servicios Técnicos y Administrativos Relacionados con la Regularización, Seguimiento y Control Ambiental, de los servicios administrativos prestados por la administración municipal como Autoridad Ambiental de Aplicación Responsable;

Que, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, Libro IV del Eje Territorial, Libro IV.3 Del Ambiente, Título V establece el Sistema de Manejo Ambiental del Distrito Metropolitano de Quito;

Que, el Ministerio del Ambiente, mediante Resolución No. 168 publicada en Registro Oficial No. 51 de 04 de agosto del 2017, emite la Renovación de la Acreditación al GAD Municipal del Distrito Metropolitano de Quito como Autoridad Ambiental de Aplicación Responsable (Autoridad Ambiental Competente), para el ejercicio de la competencia concurrente y subsidiaria de la gestión ambiental, misma que está articulada al Sistema Nacional Descentralizado de Gestión Ambiental (SNDGA) para el ejercicio de la tutela estatal sobre el ambiente;

Que, mediante Resolución No. 005-CNC-2014, publicada en el Registro Oficial Nro. 415, de 13 de enero de 2015, el Consejo Nacional de Competencias expidió la regularización para el ejercicio de la competencia de la gestión ambiental a favor de los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, metropolitanos y parroquiales rurales;

Que, en el artículo 15 de la Resolución No. 005-CNC-2014 emitida por el Consejo Nacional de Competencias determina que las facultades de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales en el marco de la competencia de gestión ambiental, corresponden a la planificación local, regulación local, control local y gestión local; y que, estos deberán mantener la coordinación necesaria con el gobierno central y los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, con el objeto de garantizar el ejercicio adecuado de la competencia;

Que, en el artículo 17 de la Resolución No. 0005-CNC-2014 emitida por el Consejo Nacional de Competencias establece que corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales enmarcados en la normativa ambiental nacional, la generación de normas y procedimientos en el marco de la competencia de gestión ambiental;

Que, el artículo 1 de la Resolución Nro. A-013-2019 de 27 de junio de 2019, el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito resolvió "(...) atribuir a la Secretaría de Ambiente, las competencias y funciones de Autoridad Ambiental de Aplicación Responsable, y la autorización para utilizar el sello del Sistema Único de Manejo Ambiental, SUMA (...)";

Que, la Corte Constitucional del Ecuador en el caso Sentencia No. 121-20-IN en sus párrafos 36, 37, 38, 39 determina:

"36. ... (i) La tarifa de la tasa en la norma impugnada consiste en un valor fijo de cuatro salarios básicos unificados del trabajador, misma que no guarda necesariamente conexión directa con la actividad administrativa de seguimiento que, como se detalló, comprende - en general- una inspección por parte de funcionarios del DMQ y el levantamiento de un acta en el que se verifica el cumplimiento del PMA, sus objetivos y su cronograma. En esta línea, los costos del seguimiento del PMA no pueden ser siempre los mismos, pues estos dependerán de los objetivos y cronograma del PMA a verificar en el momento del seguimiento y correlativamente con el tiempo y personal destinados para efectuar esta actividad. (ii) Así, la tasa prescrita por el Ministerio del Ambiente que se ha utilizado para ejemplificar -que no es vinculante para el GAD de DMQ ni pretende generar una revisión de la conformidad entre la ordenanza y el acuerdo ministerial ... - demuestra la implementación de un mecanismo a través de una fórmula que considera las particularidades de cada proyecto para determinar el valor que corresponde pagar, marcando con ello un criterio o estándar objetivo para la determinación de la tasa.

37. ... de la lectura de la ordenanza y los argumentos vertidos por el GAD se encuentra que existe una desproporción con relación a las diligencias y costos en los que se incurre para la realización de la actividad administrativa de seguimiento del PMA y la tasa fijada en la ordenanza sin considerar las particularidades de cada proyecto. Esto evidentemente afecta el principio de provocación y recuperación de costos porque se puede generar una utilidad no justificada a favor de la administración del GAD del DMQ, que no corresponde en una razonable equivalencia con las actuaciones que incurre para realizar la actividad administrativa de seguimiento del PMA. En la misma línea, tampoco se ve satisfecho el principio de equivalencia dado que el costo en el que incurre la administración no es equivalente a la cuantía de la actividad administrativa que la genera.

38. ... al encontrarse que la tasa bajo estudio genera una utilidad a la administración del GAD del DMQ; que no corresponde en una razonable equivalencia con los costos en los

que incurre la administración (que pueden ser mayores o menores); y, que no toma en cuenta que el seguimiento de cada PMA puede ser diferente, esta Corte observa que existe una desconexión entre el accionar estatal por el que se cobra la tasa y el valor de esta.

39. Tal desconexión no es admisible en un tributo como la tasa, pues como ya ha manifestado esta Corte “es un tributo vinculado cuyo objeto es la recuperación de los costos en los que incurre la administración pública al momento de realizar una actividad determinada. (...) las tasas como tributos se fundamentan en los principios de provocación y recuperación de costos y de equivalencia. Esto quiere decir que el cobro de una tasa debe estar precedido de un estudio detallado de la concordancia entre el valor de la tasa y el costo en el que se incurre para la realización de la actividad estatal, por lo que debe existir una proporción razonable entre el costo y la tarifa ...”;

Que, la Corte Constitucional del Ecuador en la Sentencia No. 121-20-IN resolvió, “(...) 1. **Aceptar** la Acción Pública de Inconstitucionalidad N° 121-20-IN. 2) **Declarar** la inconstitucionalidad con efectos diferidos de la fila séptima del artículo III. 5.309 del capítulo XX denominado de las Tasas Retributivas por los Servicios Técnicos y

*Administrativos Relacionados con la Regularización, Seguimiento y Control Ambiental, sección V a partir de la finalización del ejercicio fiscal 2022. 3) **Ordenar** al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Distrito Metropolitano de Quito que, en el evento de que expida normativa en situación de las normas declaradas inconstitucionales, esta guarde estricta observancia de los parámetros establecidos en la presente sentencia (...);*

Que, a través de Informe Técnico de Sustento Nro. INF_DGCA_006_2022 de 01 de diciembre del 2022 la Secretaría de Ambiente emitió las justificaciones técnicas y legales para la determinación de las tasas retributivas por concepto de servicios administrativos relacionados con la regulación, control y seguimiento ambiental; y,

En ejercicio de las atribuciones contenidas en los artículos 240 y numeral 5 del 264 de la Constitución de la República del Ecuador; letra c) del 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, 8, número 3 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, expide la siguiente:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE SUSTITUYE LA LÍNEA SÉPTIMA DE LA TABLA DEL ARTÍCULO 1646 DEL CAPÍTULO XX DE LAS TASAS RETRIBUTIVAS POR SERVICIOS TÉCNICOS Y ADMINISTRATIVOS RELACIONADOS CON LA REGULARIZACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL Y AGREGA EL CAPÍTULO XX.I, EN EL TÍTULO IV DE LAS TASAS,

**LIBRO III.5 PRESUPUESTO, FINANZAS Y TRIBUTACIÓN DEL LIBRO III DEL
EJE ECONÓMICO DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO**

Artículo 1.- Sustitúyase la línea séptima de la Tabla que consta en el artículo 1646, por la siguiente:

<p><i>Seguimiento cada 2 años del Plan de Manejo Ambiental para estaciones base celular, centrales y repetidoras de microondas fijas.</i></p>	<p>a) <i>Revisión y pronunciamiento del Informe Ambiental de Cumplimiento y,</i></p> <p>b) <i>inspección sin movilización</i></p> <p style="text-align: center;">$1,81 \times SBU + 11,50 \times (1+IPC_{\text{año } i-1}/100)$</p> <p>Notas: SBU = <i>Salario básico unificado, para el año corriente.</i> IPC Dic Año i-1 = <i>corresponde al IPC anual a diciembre del año inmediato anterior, con base=100 a diciembre del año tras anterior.</i></p>
	<p>a) <i>Revisión y pronunciamiento del Informe Ambiental de Cumplimiento y,</i></p> <p>b) <i>inspección con movilización</i></p> <p style="text-align: center;">$1,81 \times SBU + 74,50 \times (1+IPC_{\text{año } i-1}/100)$</p> <p>Notas: SBU = <i>Salario básico unificado, para el año corriente.</i> IPC Dic Año i-1 = <i>corresponde al IPC anual a diciembre del año inmediato anterior, con base=100 a diciembre del año tras anterior.</i></p>

Artículo 2.- A continuación del artículo 1646 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, incorpórese el Capítulo XX.I y los siguientes artículos, en el Título IV De las Tasas, Libro III.5 Presupuesto, Finanzas y Tributación del Libro III del Eje Económico:

“CAPÍTULO XX.I

**DE LA TASA POR LOS SERVICIOS TÉCNICOS Y ADMINISTRATIVOS
RELACIONADOS CON EL SEGUIMIENTO CADA DOS AÑOS DEL PLAN DE
MANEJO AMBIENTAL**

Artículo 1646.1- Objeto. – *El presente Capítulo tiene como objeto establecer las tasas retributivas por servicios técnicos y administrativos relacionados con el seguimiento cada 2 años del Plan de Manejo Ambiental para estaciones base celular, centrales y repetidoras de microondas fijas.*

Artículo 1646.2.- Ámbito. – Esta Ordenanza es de aplicación obligatoria para todas las entidades, organismos y dependencias que comprenden el sector público, personas naturales y jurídicas públicas, privadas o de economía mixta; que desarrollen u operen estaciones base celular, centrales y repetidoras de microondas fijas en la circunscripción territorial del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 1646.3.- Hecho generador. – El hecho generador constituye la prestación del servicio técnico administrativo por “Seguimiento cada dos (2) años del Plan de Manejo Ambiental para estaciones base celular, centrales y repetidoras de microondas fijas”, en el marco de las competencias atribuidas al Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito en su calidad de Autoridad Ambiental Competente, mismas que son prestadas a través de la Autoridad Ambiental Distrital.

Artículo 1646.4.- Sujeto Activo. – El sujeto activo será el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, quien recaudará las tasas por los servicios técnicos y administrativos relacionados con la regularización, seguimiento y control ambiental.

Artículo 1646.5.- Sujeto Pasivo. – Para la aplicación de lo dispuesto en el presente Capítulo, se consideran como sujetos pasivos, en relación al seguimiento bienal del Plan de Manejo Ambiental a las entidades, organismos y dependencias que comprenden el sector público, personas naturales y jurídicas públicas, privadas o de economía mixta; que desarrollen u operen estaciones base celular, centrales y repetidoras de microondas fijas, en la circunscripción del Distrito Metropolitano de Quito y estén sujetas a los procedimientos de regularización, seguimiento y control en materia de calidad ambiental.

Artículo 1646.6.- Valor de la tasa. – El valor de la tasa retributiva por el servicio de seguimiento cada dos (2) años del Plan de Manejo Ambiental para estaciones base celular, centrales y repetidoras de microondas fijas, en virtud de lo previsto en el Título V, del Libro IV.3 del Código Municipal, relacionado con el Sistema de Manejo Ambiental, y de acuerdo con la normativa ambiental, se determinará conforme lo establecido en la línea séptima de la tabla establecida en el artículo 1646, por cada inspección o visita técnica de seguimiento.

Artículo 1646.7.- Recaudación de la tasa. - La tasa establecida en el presente Capítulo será recaudada por el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito; esta será administrada por la Autoridad Ambiental Distrital y no se destinará a otros fines que no sean los del objeto del presente Capítulo. La emisión de la orden de cobro será realizada por la Autoridad Ambiental Distrital y tendrá una validez de quince (15) días.

Artículo 1646.8.- Pago de la Tasa. - Los sujetos pasivos deberán pagar los valores de la tasa correspondiente previo al ingreso de los documentos del Informe Ambiental de Cumplimiento; una vez cancelada, se iniciará la prestación del servicio de “Seguimiento cada 2 años del Plan de Manejo Ambiental para estaciones base celular, centrales y repetidoras de microondas fijas”. En

el caso de que no sea cancelada la tasa dentro de los quince (15) días posteriores a la emisión de la orden de cobro, el trámite será archivado, sin perjuicio de que pueda reiniciarse posteriormente.

Artículo 1646.9.- Subsanación de observaciones. - *En el caso que el operador de la estación base celular, centrales o repetidoras de microondas fijas no subsane las observaciones realizadas por la Autoridad Ambiental Distrital hasta en dos ocasiones dentro de los términos o plazos establecidos en la norma ambiental relacionada con el Sistema de Manejo Ambiental, deberá iniciarlo nuevamente, previo el pago de la tasa correspondiente.*

Artículo 1646.10.- Sistema de Medición de satisfacción de la tasa por los servicios técnicos y administrativos relacionados con el seguimiento cada dos años del Plan de Manejo Ambiental. - *La Autoridad Ambiental Distrital es la dependencia técnica responsable de realizar el seguimiento y evaluación de satisfacción a los servicios efectivamente realizados con la tasa por los servicios técnicos y administrativos relacionados con el seguimiento cada dos años del Plan de Manejo Ambiental.*

El informe de los resultados respecto de la satisfacción ciudadana obtenida de tasa se pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano y se publicará en los medios de difusión de la Autoridad Ambiental Distrital.”

DISPOSICIÓN GENERAL

Encárguese a la Comisión de Codificación Legislativa la codificación de esta ordenanza metropolitana reformativa en el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con la Disposición General Décimo Sexta del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Disposición Final. - La presente Ordenanza Metropolitana entrará en vigencia a partir de su sanción.

Dada, en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, a los ocho días del mes de diciembre de dos mil veintidós.

PABLO
ANTONIO
SANTILLAN
PAREDES

Firmado digitalmente
por PABLO ANTONIO
SANTILLAN PAREDES
Fecha: 2022.12.09
17:24:14 -05'00'

Ab. Pablo Antonio Santillán Paredes
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

En mi calidad de Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifico que la presente ordenanza fue discutida y aprobada por el Concejo Metropolitano de Quito, en dos debates, en sesiones Nos. 256 ordinaria, de 22 de noviembre de 2022; y, 259 extraordinaria, de 08 de diciembre de 2022.

PABLO
ANTONIO
SANTILLAN
PAREDES

Firmado digitalmente por
PABLO ANTONIO
SANTILLAN PAREDES
Fecha: 2022.12.09
17:24:39 -05'00'

Ab. Pablo Antonio Santillán Paredes
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO. - Distrito Metropolitano de Quito,
09 de diciembre de 2022.

EJECÚTESE:

SANTIAGO
MAURICIO
GUARDERAS
IZQUIERDO

Firmado digitalmente
por SANTIAGO
MAURICIO
GUARDERAS
IZQUIERDO
Fecha: 2022.12.09
16:32:07 -05'00'

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el 09 de diciembre de 2022.

PABLO
ANTONIO
SANTILLAN
PAREDES

Firmado digitalmente por
PABLO ANTONIO
SANTILLAN PAREDES
Fecha: 2022.12.09
17:25:00 -05'00'

Ab. Pablo Antonio Santillán Paredes
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Conforme lo establecido en la Constitución de la República, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD»), corresponde al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio.

Situación que se refleja en el Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, donde se establece que le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

A su vez, es necesario indicar que actualmente la Secretaría de Movilidad actúa como Administrador del Sistema, por lo que le corresponde la formulación y expedición de los instrumentos de planificación operativa aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

De conformidad con el artículo 2579 de dicho cuerpo normativo, la prestación del servicio de transporte público de pasajeros podrá ser efectuada por gestión directa o delegada, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

En este sentido, es importante precisar que, de conformidad a las Normas de Control Interno de la Contraloría General del Estado, para la gestión directa o delegada es necesario realizar el análisis técnico, financiero y jurídico que permita la identificación de la capacidad institucional para ejercer sus competencias y funciones. Cabe manifestar a su vez, que la normativa nacional establece que los procesos de gestión delegada, en cualquiera de sus modalidades, deben realizarse a través de concursos públicos.

Es así que en Diciembre de 2020, se expidió la Ordenanza 017 que contiene el marco jurídico de la integración de los subsistemas que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, con la finalidad de alcanzar la mejora en la calidad de vida de la ciudadanía, garantizar la mayor cobertura del servicio de transporte público dentro del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la implementación de servicios públicos de calidad, accesibles, seguros, inteligentes, eficientes y respetuosos con el ambiente.

No obstante, dicha ordenanza contiene ciertas limitantes que, en la práctica, ha determinado la necesidad de una optimización de la norma aplicable, toda vez que, dada la dinámica y evolución del transporte del Distrito Metropolitano de Quito, se debe establecer la posibilidad de realizar no uno, sino varios procesos de asignación de rutas conforme los requerimientos ciudadanos.

Así mismo, se debe realizar la inclusión de diferentes formas de pago, que permitan a la ciudadanía una movilidad segura, para lo cual es necesario implementar el Sistema Integrado de Recaudo y la creación de los fideicomisos necesarios para el manejo y distribución de los recursos que se obtengan de las transacciones realizadas.

Por lo que, se ha identificado la necesidad de precisión de conceptos y procedimientos de índole administrativo y operativo que corresponden al ejercicio de las actividades de la Secretaría de Movilidad, razón adicional para la presentación de una reforma al Libro IV.2 de Movilidad del Código Municipal.

Con base en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Secretaría de Movilidad, el jueves 27 de mayo de 2021, lanzó el “Concurso público de asignación de rutas del transporte público del Distrito Metropolitano”, en el contexto de implementación del Sistema Integrado de Transporte Público y en el Modelo de Gestión correspondiente.

Es así que, a través de la Resolución No. SM-2021-124 de 29 de junio de 2021 se adjudicó parcialmente los paquetes de rutas objeto de concurso, modificando la planificación de la reestructuración de rutas del servicio de transporte público contenida en la Ordenanza 017-2020.

Este hecho genera la necesidad de actualizar el plan de estructuración, manteniendo al Metro de Quito como la columna vertebral del Sistema Integrado de Transporte Público y considerando el crecimiento de la ciudad en estos últimos años.

Adicionalmente, existen ordenanzas que establecían específicamente la normativa correspondiente al proceso de regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, así como en su área de influencia. Dicha base legal no fue tomada en consideración dentro de los anexos de la citada Ordenanza 017-2020.

Es oportuno señalar que, mediante Resolución No. 013-CMO-2021 de 15 de septiembre de 2021, la Comisión de Movilidad solicitó al señor Alcalde Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito lo siguiente: *“(...) 1. - A la Alcaldía Metropolitana: que requiera a la Procuraduría General del Estado, el inicio de un proceso de control de legalidad a todo el concurso público de “Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito”, realizada en el marco de la aplicación de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020.”*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 237 numeral 4 de la Constitución de la República del Ecuador y artículo 3 letra g) de la Ley Orgánica de la Procuraduría General del Estado, el Alcalde Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, solicitó mediante Oficio No. GADDMQ-AM-2021-1969-OF de 27 de diciembre de 2021, se realice el control legal al procedimiento y fases de la contratación del concurso público para

“Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, en el marco de lo señalado en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020”.

Conforme se desprende del Informe de control de legalidad a dicho concurso, suscrito por el señor Subprocurador General del Estado, se ha logrado advertir algunos incumplimientos a las disposiciones legales; así como inobservancias en el procedimiento del concurso público.

Entre los puntos más relevantes señalados en Informe emitido por el señor Subprocurador de la PGE, se determinó lo siguiente:

1. Inobservancias en la Fase de preguntas, respuestas y aclaraciones:

“De lo expuesto se concluye que, la Comisión Técnica, al contestar las 801 preguntas con frases como: “favor remitirse a las bases del concurso y aclaraciones expuestas”, no absolvió las mismas de manera suficiente, ni efectuó las aclaraciones necesarias, inobservando los principios del concurso público trato justo, igualdad, concurrencia, transparencia, publicidad establecidos en el número 1 de la letra C referentes a las condiciones del concurso, de las Bases para el concurso público de asignación de Rutas para el DMQ.

Adicionalmente, al no contestar en debida y suficiente forma las preguntas Nos. 325,511, 649, 974 y 1166, no absolvió el cuestionamiento de los oferentes en referencia a la certificación UNE EN 13816; y, por lo tanto, la comisión técnica no aclaró las posibles contradicciones existentes en las Bases para el concurso público de asignación de Rutas para el DMQ, en cuanto a la norma de calidad, generando una posible confusión e inducción al error, motivo de la observación que será desarrollada en el siguiente punto.

A foja 41, del Informe referido, se señalan las siguientes Conclusiones:

“7.1. La Comisión Técnica al contestar las 801 preguntas con frases como: favor remitirse a las bases del concurso y aclaraciones expuestas, no absolvió las mismas de manera suficiente, ni efectuó las aclaraciones necesarias, inobservando los principios del concurso público trato justo, igualdad, concurrencia, transparencia, publicidad establecidos en el número 1 de la letra C referentes a las condiciones del concurso de las Bases para el concurso público de asignación de Rutas para el DMQ.

2. Falta de verificación de la Comisión Técnica del Cumplimiento del requisito mínimo determinado en el Pliego respecto a Certificaciones UNE en 13816 E ISO 90001:2008.

A foja 23, del informe relatado, se señalan las siguientes observaciones

“(…) la Secretaría de Movilidad, al no verificar el cumplimiento del requisito mínimo de las certificaciones conforme lo solicitado, conculcó el principio de calidad e inobservó, lo establecido en el artículo 2570 numeral del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito; y, en los numerales 2.6.1 “Requisitos Mínimos” y 2.6.2.1 literal n) “Documentos a presentarse en la oferta” de las Bases del Concurso Público”.

A foja 1, del Informe referido, se señalan las siguientes conclusiones:

“(…) 7.2. La Secretaría de Movilidad, al no verificar el requisito mínimo de las certificaciones solicitadas, inobservó el principio de calidad e incumplió lo establecido en el artículo 2570 numeral 4 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito; y los numerales 2.6.1 “Requisitos Mínimos” y 2.6.2.1 literal n) “Documentos a presentarse en la oferta” de las Bases del Concurso Público”.

3. Calificación errónea por parte de la Comisión Técnica, Puntaje de Ofertas.

A foja 27 del Informe referido, se señalan las siguientes observaciones:

“(…) Por lo que, los miembros de la Comisión Técnica en los informes y Acta de Calificación de las ofertas, al otorgar un puntaje superior al máximo determinado dentro de los pliegos inobservó lo previsto en el artículo innumerado “Evaluación de ofertas”, de la Disposición reformativa Primera de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020; y, numeral 2.6.2 Evaluación por puntaje, número 3 Disponibilidad de personal y capacidad administrativa de las bases del Concurso Público”.

A foja 41, del Informe referido se señalan las siguientes conclusiones:

“(…) 7.3. La Comisión Técnica, al efectuar una errónea calificación del oferente “Compañía Guadalajara S.A”, inobservó lo previsto en el artículo innumerado “Evaluación de ofertas”, de la Disposición reformativa Primera de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020; y, numeral 2.6.2 Evaluación por puntaje, número 3 Disponibilidad de personal y capacidad administrativa de las bases del Concurso Público”.

4. Falta de determinación de garantía de fiel cumplimiento del contrato. A foja 28, del Informe referido, se señalan las siguientes observaciones

(…) La Secretaria de Movilidad, al no incorporar dentro de los contratos de operación suscritos con las operadoras ganadoras del concurso público para la asignación de rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, las garantías de fiel cumplimiento o la justificación para no hacerlo, inobservó lo dispuesto en el literal E numeral 5 de las bases y pliego del concurso público.

A foja 41, del Informe referido se señalan las subsiguientes observaciones:

(...) 7.4. La Secretaria de Movilidad, al no incorporar dentro de los contratos suscritos con las operadoras ganadoras del concurso público para la asignación de rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, las garantías fiel cumplimiento o la debida justificación para no hacerlo inobservó lo dispuesto en la letra E numeral 5 de las bases y pliego del concurso público.

5. Falta de certificación presupuestaria. A foja 40, del Informe referido, se señalan las siguientes observaciones:

“ (...)Conforme lo certifica la entidad, no existe certificación presupuestaria para las obligaciones financieras adquiridas en los contratos suscritos, por lo expuesto, la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, inobservó lo dispuesto en los artículos 115 y 178 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas incurriendo el Secretario de Movilidad en la infracción contemplada en la letra a) del artículo 179 del mencionado Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas.

El no contar con la certificación presupuestaria de forma previa a la suscripción de los contratos determinaría la existencia de una causa de nulidad, conforme lo prescriben los artículos 1697, 1698 y 1699 del Código Civil; que son aplicables conforme el pronunciamiento del Procurador General del Estado contenido en Oficio No. 08507 de 13 de marzo de 2020.

Al tratarse de contratos generados bajo la modalidad de gestión delegada no sometida a la LOSNCP, el Demandar su nulidad, de ser el caso, no es competencia de la Procuraduría General del Estado”.

A foja 41, del Informe referido, se señalan las subsecuentes observaciones:

7.5. Al no existir certificación presupuestaria para las obligaciones financieras adquiridas dentro de los contratos suscritos, la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, inobservó los artículos 115 y 178 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas; y, por lo tanto, estos contratos estarían inmersos en la causal de nulidad contractual.

En virtud de las observaciones e incumplimientos evidenciados en el procedimiento de gestión delegada, realizado a través del Concurso de Asignación de Rutas, el señor Subprocurador General del Estado, manifestó que el análisis y conveniencia de iniciar una acción judicial de nulidad es competencia exclusiva del Gobierno del Distrito Metropolitano de Quito.

Al respecto, es necesario mencionar que el mismo Subprocurador señaló que: *“Al tratarse de contratos generados bajo la modalidad de gestión delegada no sometida a la LOSNCP, el demandar su nulidad, de ser el caso, no es competencia de la Procuraduría General del Estado”*. En este sentido es indispensable señalar que el Municipio de Quito, en cumplimiento de los artículos 226 y 227 de la Constitución de la República, es el encargado de velar por el cumplimiento de la normativa en todos sus procesos, así como rectificar en el caso de que se hayan generado procesos que no cumplan con la ley, como es el caso de los contratos suscritos a consecuencia del proceso de concurso de rutas.

Por otra parte, en el desarrollo del Informe mencionado, en relación a la falta de *“Certificación Presupuestaria”* se señala: *“Conforme lo certifica la entidad, no existe certificación presupuestaria para las obligaciones financieras adquiridas en los contratos suscritos, por lo expuesto, la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, inobservó lo dispuesto en los artículos 115 y 178 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas incurriendo el Secretario de Movilidad en la infracción contemplada en la letra a) del artículo 179 del mencionado Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas. El no contar con la certificación presupuestaria de forma previa a la suscripción de los contratos determinaría la existencia de una causa de nulidad, conforme lo prescriben los artículos 1697, 1698 y 1699 del Código Civil; que son aplicables conforme el pronunciamiento del Procurador General del Estado contenido en oficio No.08507 de 13 de marzo de 2020. A tratarse de contratos generados bajo la modalidad de gestión delegada no sometida a la LOSNCP, el demandar su nulidad, de ser el caso, no es competencia de la Procuraduría General del Estado”*.

La aseveración señalada en el párrafo precedente se fundamenta en que, previo a iniciar el Concurso Público para la Asignación de Rutas del Distrito Metropolitano de Quito, bajo la modalidad de gestión delegada, los servidores y autoridades municipales no realizaron los cálculos y no contemplaron valores económicos que se requerían para presupuestar el financiamiento relacionado con la retribución económica de la tarifa, misma que se encuentra contemplada en las Bases (Foja 16), en el Pliego (foja (18) y contrato.

El pliego establece la obligatoriedad que tiene el Municipio en erogar los valores complementarios de las tarifas de transferencia hasta que se logre establecer el equilibrio financiero; así como realizar la asignación presupuestaria anual para cubrir los valores de las diferencias tarifarias, conforme lo establece el literal *“REDISTRIBUCIÓN DE LOS INGRESOS POR OPERADOR* (foja 18) que, en su parte medular, señala:

“El pago por la contraprestación de los servicios de transporte público se fundamenta en la delegación del servicios al operador privado (explotación bajo las condiciones del respectivo contrato) y de la distribución de los ingresos del SITP-DMQ por parte el Fideicomiso Global, los cuales serán complementados por la Municipalidad cubriendo los valores de tarifa menores que se pagaren en las transferencias o transbordos y la integración sin costo, según las definiciones establecidas en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020. Los valores que deberán ser

completados por la Municipalidad por efectos de las tarifas de transferencia que no paga de manera completa el usuario (...).

La Municipalidad erogará esos valores complementarios de las tarifas de transferencia hasta que se logre establecer el equilibrio financiero del SITP, cuya situación se mantendrá fijo el aporte correspondiente (...)

La municipalidad realizará la asignación presupuestaria anual correspondiente para cubrir los valores de las diferencias tarifarias que por integración se generaren dentro del modelo de distribución del SITP, en función de los informes técnicos que serán remitidos por el Administrador del Sistema, quien motivará dicha asignación ante las autoridades competentes.”.

En concordancia con lo señalado, los Contratos para operación del servicio de transporte público, en sus cláusulas novena relacionada con la “Distribución de ingresos por operadora”, señalan que:

“El pago por la contraprestación de los servicios de transporte público se fundamenta en la delegación del servicios al operador privado (explotación bajo las condiciones del respectivo contrato) y de la distribución de los ingresos del SITP-DMQ por parte el Fideicomiso Global, los cuales serán complementados por la Municipalidad cubriendo los valores de tarifa menores que se pagaren en las transferencias o transbordos y la integración sin costo, según las definiciones establecidas en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020. Los valores que deberán ser completados por la Municipalidad por efectos de las tarifas de transferencia que no paga de manera completa el usuario. (...)

La Municipalidad erogará esos valores complementarios de las tarifas de transferencia hasta que se logre establecer el equilibrio financiero del SITP, cuya situación se mantendrá fijo el aporte correspondiente. (...)

La municipalidad realizará la asignación presupuestaria anual correspondiente para cubrir los valores de las diferencias tarifarias que por integración se generaren dentro del modelo de distribución del SITP, en función de los informes técnicos que serán remitidos por el Administrador del Sistema, quien motivará dicha asignación ante las autoridades competentes.”

De lo expuesto se colige que, en el procedimiento del concurso público de rutas, realizado través de la figura de “Gestión delegada al Privado”, se contempló en las bases, pliegos y contrato, una obligación económica por parte del GAD del Distrito Metropolitano de Quito, hacia el operador de servicio de transporte público, que responde a las diferencias no cubiertas por la recaudación de tarifa; obligación que se encuentra también prevista en la cláusula novena del contrato de operación.

6. Afectación a los intereses de orden general y superior

Desde el punto de vista técnico, existen varias aristas a tratar respecto a los contratos suscritos a consecuencia del concurso de rutas realizado, debiendo señalar como las principales:

Partiendo del análisis de que en el caso de los contratos suscritos en el 2021 y que son producto del concurso público, debieron contar con disponibilidad de fondos para la ejecución de las obligaciones por parte de los operadores, la suscripción estos contratos conlleva una grave afectación al interés general a nivel del Distrito Metropolitano de Quito, toda vez que al no existir recursos presupuestados y planificado dentro del DMQ, el Municipio no cuenta con la capacidad de pagar las obligaciones contraídas, lo cual conlleva a la suspensión del servicio de transporte público por falta de pago.

Dentro de las rutas constantes en el concurso público no se tomó en consideración la superposición de rutas con contratos vigentes suscritos en el año 2017, 2018, 2019 con operadoras que se encuentran ya prestando el servicio, con los cuales ya se tiene derechos y obligaciones contraídas con el DMQ a través de la Secretaría de Movilidad.

Un ejemplo de este caso es la situación que se genera en la avenida Simón Bolívar a raíz del proceso de regulación establecido en la Ordenanza 128 sancionada el 25 de julio de 2016, que estableció la prohibición de nuevas asignaciones o contratos, no obstante, se adjudicó a otras operadoras esta ruta que cuenta con 11 operadores habilitados y operativos.

En este sentido, al existir la disposición expresa de la Procuraduría General del Estado de garantizar el transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito, la Secretaría de Movilidad en aplicación del Libro IV.2 de la Movilidad ha identificado varias normas que deben ser reformadas a fin de agilizar la implementación de los Sistema Inteligentes de Transporte, y contar con mecanismos adecuados para un mejor desarrollo y control del transporte público de pasajeros.

El martes 18 de octubre de 2022 se llevó a cabo la Sesión Extraordinaria No. 251 del Concejo Metropolitano, cuyo orden de día incluyó el primer debate sobre el proyecto de Ordenanza Metropolitana reformativa a varios artículos del Libro IV. 2 De la Movilidad del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito. (Informe de Comisión Nro. IC-CMO-2022-004). Durante dicha sesión las señoras Concejales Mónica Sandoval y Paulina Izurieta manifestaron su criterio respecto a la necesidad de generar la socialización del texto correspondiente a la iniciativa legislativa, con los operadores convencionales de transporte público.

Mediante Oficio No. GADDMQ-DC-VCBC-2022-0530-O de 22 de octubre de 2022, la doctora Brith Vaca, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito, recomendó al señor Alcalde Metropolitano: "DUODÉCIMO. - quiero hacer hincapié que es necesaria la participación de la ciudadanía en especial en estos temas tan sensibles, por eso se debe

exigir una difusión permanente de los proyectos normativos, por todos los canales de comunicación.”.

Con Oficio No. SM-2022-2731-O de 21 de noviembre de 2022, la Secretaria de Movilidad remitió al Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito el “INFORME SOBRE LA SOCIALIZACIÓN REALIZADA POR PARTE DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, RESPECTO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA DE REFORMA A LA ORDENANZA A VARIOS ARTÍCULOS DEL LIBRO IV.2 DEL CÓDIGO MUNICIPAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”.

Es importante señalar que la presente propuesta de reforma es necesaria dada las consideraciones antes enunciadas, principalmente con la finalidad de hacer efectivas las recomendaciones de la Procuraduría General del Estado, mismas que son de carácter obligatorio, por otro lado es indispensable dotar a las instituciones municipales de la base necesaria para que actúen en el ejercicio de sus competencias con el propósito de implementar las mejoras necesarias al servicio de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito.

De conformidad con las facultades que le atribuye el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, le corresponde al Concejo Metropolitano de Quito, conocer y aprobar la Ordenanza Metropolitana que establece la reforma al Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, Libro IV.2 de la Movilidad.

ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022**EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

Vistos los informes Nos. IC-CMO-2022-004, de 05 de octubre de 2022; e, IC-CMO-2022-004, de 01 de diciembre de 2022, emitidos por la Comisión de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante “Constitución”), dispone: *“Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución”*;

Que, el artículo 227 de la Constitución, 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, planificación, transparencia y evaluación”*;

Que, el artículo 238 de la Constitución, determina que: *“Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional”*;

Que, el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: *“(...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal (...)”*;

Que, el artículo 266 de la Constitución dispone: *“Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales”*;

Que, el artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante “COOTAD”), reconoce a los concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial;

Que, el literal q) del artículo 84 del COOTAD manda que: *“Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de territorio. (...)”*;

Que, el inciso segundo del artículo 30.4 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial - LOTTTSV, señala lo siguiente: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales en el ámbito de sus competencias y dependiendo del modelo de gestión asumido, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes viales, estatales, urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su circunscripción territorial y jurisdicción”*; y,

Que, el artículo 56 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señala que: *“El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante el respectivo título habilitante a operadoras legalmente constituidas, sobre la base de un informe técnico de las necesidades definidas en el Plan de Rutas y Frecuencias aprobado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo con sus competencias, con base en el respectivo Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial”*.

En ejercicio de las atribuciones contenidas en los artículos 240 de la Constitución de la República del Ecuador; 7 y 87 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, expide la siguiente:

ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A VARIOS ARTÍCULOS DEL LIBRO IV. 2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo 1.- Sustitúyase el artículo 2587, por el siguiente:

“Art. 2587.- De la realización de concursos públicos para la asignación de Rutas. – Se celebrarán contratos para asignar rutas y frecuencias. El Administrador del Sistema realizará bajo su responsabilidad, el o los concursos públicos de nuevas rutas o paquetes de rutas, para lo cual, debe emitir previamente el instructivo técnico para su implementación a través del acto administrativo correspondiente, conforme lo dispuesto en el ordenamiento jurídico vigente. El/Los concurso/s contendrá/n al menos las siguientes etapas:

- 1. Informes Técnico, financiero (corrida financiera, punto de equilibrio), y legal de sustento;*
- 2. Certificación presupuestaria;*
- 3. Términos de referencia;*
- 4. Convocatoria pública;*

5. Recepción de ofertas;
6. Apertura de ofertas;
7. Convalidación;
8. Evaluación de ofertas;
9. Notificación de resultados;
10. Suscripción de contratos.”

Artículo 2.- Sustitúyase el artículo 2589, por el siguiente:

“Art. 2589. - De la recepción de ofertas. - Las ofertas podrán ser presentadas por todos los interesados, públicos o privados, nacionales o extranjeros, determinadas en la convocatoria y en el formato establecido por el Administrador del Sistema, dentro del período habilitado en la convocatoria y adjuntando toda la documentación solicitada en la convocatoria pública, con los respaldos respectivos.”

Artículo 3.- Sustitúyase el artículo 2590, por el siguiente:

“Art. 2590. - Apertura de ofertas. - La Comisión Técnica designada para el efecto por el Administrador del Sistema, en acto público presencial y/o virtual, procederá a la apertura de las ofertas que han sido recibidas conforme el orden de presentación y siempre garantizando la adecuada difusión. Todas las ofertas que cumplieren las condiciones y requisitos requeridos deberán ser publicadas en el portal institucional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y en al menos uno de los medios de comunicación social.”

Artículo 4.- Sustitúyase el artículo 2593, por el siguiente:

“Art. 2593.-Resultados del Concurso Público. - El Administrador del Sistema procederá a notificar el acto administrativo con los resultados del concurso a cada uno de los oferentes y publicará los mismos con sus respectivos respaldos de calificación en la página web institucional.”

Artículo 5.- Sustitúyase el artículo 2595, por el siguiente:

“Art. 2595. - Reestructuración y creación de nuevas rutas. – El Administrador del Sistema en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos será el encargado de elaborar, estructurar y/o actualizar el Plan de Estructuración de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, considerando a los subsistemas Metrobús-Q y Metro de Quito como la columna vertebral del Sistema Integrado de Transporte del DMQ. Para el efecto, deberá contar con los respectivos informes técnicos, financieros y legales que justifiquen la necesidad de cubrir la demanda de transporte público, creando nuevas rutas o mejorando las existentes, lo que deberá ser informado anualmente al Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito y al Concejo Metropolitano. Para el efecto, el procedimiento de asignación será el de concurso público, conforme el procedimiento establecido en los artículos anteriores.”

Artículo 6.- Sustitúyase el artículo 2603, por el siguiente:

“Art. 2603.- Integración tarifaria. - La integración tarifaria consiste en la adopción de una estructura para pagos de servicios, que permita la utilización de varios medios tecnológicos, para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios.

Las especificaciones técnicas a utilizarse en los diferentes subsistemas de transporte deberán ser compatibles y totalmente interoperables con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), con la finalidad de facilitar la accesibilidad y disminuir los costos del servicio de transporte, así como lograr la eficiencia en la recaudación y disponer de mejores niveles de información para la planificación del Sistema. La integración tarifaria del SITP se logrará a través de la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte Público, por parte del Administrador del Sistema, conforme el cronograma establecido.”

Artículo 7.- Sustitúyase el artículo 2605, por el siguiente:

“Art. 2605.- Proceso de integración. - El proceso de integración física, operacional y tarifaria se realizará de manera progresiva, para lo cual, el Administrador del Sistema será el responsable de la elaboración del cronograma de implementación, su actualización y verificará su cumplimiento.”

Artículo 8.- Sustitúyase el artículo 2606, por lo siguiente:

“Artículo 2606.- La integración se ejecutará conforme las siguientes fases.- El cronograma de implementación establecido para la integración progresiva, se ejecutará considerando las siguientes fases:

1. Fase Primera de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q (Corredor Central Trolebús, Corredor Oriental Ecovía, Corredor Occidental Sur y Norte), y demás subsistemas administrados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, o quien haga sus veces; así como, los corredores que se encuentren integrados a las estaciones intermodales Metro.

2. Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q (Corredor Central Trolebús, Corredor Oriental Ecovía, Corredor Occidental Sur y Norte), y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,

3. Fase Tercera de Integración: Integración de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.”

Artículo 9.- Sustitúyase el inciso primero del artículo 2608 por el siguiente:

“Art. 2608.- Asignación de las rutas o servicios de transporte público. - El Administrador del Sistema realizará el proceso para la asignación de las rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Estructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial incluyendo los sectores periféricos, mejorar los tiempos de viaje y optimizar la cantidad de transferencias, la calidad de los niveles de servicio y los costos de operación del sistema.”

Artículo 10.- Elimínese el numeral 3 y sustitúyase los numerales 4 y 5 del artículo 2609, por los siguientes:

“4. Las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y mantener, como base, controles de calidad del servicio en el transporte público de pasajeros basados en normas nacionales e internacionales, en los plazos y condiciones establecidos en las autorizaciones y contratos de operación, respectivamente.

5. La recaudación tarifaria que se produzca por efecto de los servicios de transporte público deberá ser centralizada a través de la constitución de un Fideicomiso Global que será responsable de dichos fondos, en el que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema y de los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, quienes tendrán la calidad de constituyente y constituyentes adherentes, respectivamente, y en el cual el Municipio tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dicho Fideicomiso Global y la mayoría de miembros de la Junta de Fideicomiso correspondiente.

La distribución de los pagos se determinará en el Fideicomiso Global de acuerdo a las instrucciones establecidas para el efecto por el Administrador del Sistema.

Consecuentemente, las operadoras dejarán de realizar los cobros de dinero en efectivo de los pasajes por parte de los usuarios, lo cual se realizará a través del Sistema Integrado de Recaudo. Adicional al Fideicomiso Global, constituido por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema, y al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, se establece que cada uno de dichos subsistemas constituirá su respectivo Fideicomiso Individual, para el cabal funcionamiento y operación del Sistema, para lo cual, el Fideicomiso Global y cada Fideicomiso Individual estarán debidamente interrelacionados.

Los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas podrán constituir un solo Fideicomiso Individual para la administración del recaudo. Previamente, cada empresa pública deberá remitir al Administrador del Sistema, los correspondientes informes de viabilidad técnica, financiera y legal.

De igual forma, en cada Fideicomiso Individual el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dichos fideicomisos individuales y la mayoría de miembros de la Junta de tales fideicomisos individuales.

Previo a la integración tarifaria, los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados deberán constituir su Fideicomiso Individual."

Artículo 11.- Sustitúyase los numerales 2, 16 y 20 del artículo 2811, por los siguientes:

"2. Administrador del Sistema: Entidad u órgano encargado y responsable de la administración el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de conformidad con el orgánico funcional del Distrito Metropolitano de Quito. Hasta que se determine e incorpore este órgano u organismo, la Secretaría responsable de la movilidad asumirá esta responsabilidad.

16. Autoridad Delegante: Municipio del DMQ, representado por la Secretaría responsable de la movilidad o quien haga sus veces, en caso de utilizar el mecanismo de gestión delegada.

20. Operador de Red de Recarga: Personas autorizadas por el Administrador del Sistema que tienen la responsabilidad sobre los puntos donde se pueden realizar recargas y/o venta de los medios de pago."

Artículo 12.- Sustitúyase el artículo 2819 por el siguiente:

"Art. 2819.- Del Sistema Integrado de Recaudo (SIR). - El SIR tiene como objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, durante la prestación de servicio de transporte público de pasajeros municipales y operadoras privadas en el DMQ, cuyo pago se efectuará a través de los medios establecidos por el Administrador del Sistema."

Artículo 13.- Sustitúyase el primer inciso, así como las letras g) y h) del artículo 2820, por los siguientes:

"Artículo 2820.- Actores. - El diseño, implementación y operación del SIR comprende los procesos que lo soportan, una plataforma tecnológica y la participación activa de los actores del transporte público que incluye los municipales y privados, entre otros, cuyo papel y responsabilidad en la prestación de este servicio, se define a continuación:

g. El delegatario, la contratista o entidad que se encarguen de la implementación, operación e integración de los Sistemas Inteligentes de Transporte que les hayan sido asignados formalmente.

h. Un Administrador de Fondos, que será el responsable de la distribución de los ingresos de acuerdo a las instrucciones que emita el Administrador del Sistema."

Artículo 14.- Sustitúyase en el primer inciso del artículo 2822, por el siguiente texto:

“Artículo 2822.- De los medios de pago.- El SIR deberá integrar elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores, en este contexto, se establecerán los diferentes medios de pago para la tarifa, en los equipos a ser instalados dentro del sistema, que deberán cumplir con los estándares definidos y la clasificación determinada por el Administrador del Sistema, garantizando el acceso a beneficios tarifarios preferenciales, conforme lo determinado en la ley y según la política tarifaria aprobada por la Autoridad Municipal”.

Artículo 15.- Refórmase en el artículo 2827, lo siguiente:

- En donde dice: *“(...) en los puntos registrados previamente ante la Autoridad”*, sustitúyase por una frase que diga: *“(...) en los puntos registrados conforme las condiciones y requisitos establecidos por el Administrador del Sistema mediante el respectivo acto administrativo”.*
- La frase: *“(...) que se hayan estipulado en el contrato de delegación”*, por una que diga: *“determinados por el Administrador del Sistema”.*

Artículo 16.- Sustitúyase el artículo 2836, por el siguiente:

“Artículo 2836.- Implementación .- El Administrador del Sistema de transporte público o quien haga sus veces, será el responsable de garantizar la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, mediante gestión propia a través de la adquisición de bienes y prestación de servicios realizada con base a los mecanismos de contratación pública o cualquier modalidad permitida por la legislación ecuatoriana y en cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por el Administrador del Sistema. Los operadores privados deberán contar, bajo su costo y responsabilidad, con la infraestructura tecnológica (software y hardware), que les permita integrarse a los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ.”

Artículo 17. - Sustitúyase el inciso segundo del artículo 2837, por los siguientes:

“El reparto a los participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, incluyendo al Delegatario, de aplicarse esta modalidad, se efectuará en función del mecanismo que determine el Administrador del Sistema, sobre la base de los servicios efectivamente prestados por parte de los Operadores de Transporte.

El incumplimiento de las disposiciones contempladas en el o los contratos suscritos con los operadores o delegatario, para el efecto, conllevará la aplicación de sanciones por incumplimiento de conformidad a lo establecido en el contrato, y determinado por el Administrador del mismo, quien debe velar por su debida ejecución, y de ser el caso aplicará las sanciones correspondientes, previo el debido proceso.”

Artículo 18.- Sustitúyase el artículo 2848, por el siguiente:

“Artículo 2848.- Control en la prestación del servicio.- Las actividades de control y evaluación de los componentes que conforman los Sistemas Inteligentes de Transporte, estarán a cargo del Administrador del Sistema, entidad que dará el debido acompañamiento en la implementación y operación de las herramientas tecnológicas a ser instaladas en los distintos Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros, para lo cual se observará el régimen jurídico metropolitano del servicio de transporte público de pasajeros.”

Artículo 19.- Sustitúyase el inciso final del artículo 2917, por el siguiente texto:

“El detalle de los costos establecidos en este artículo, se encuentran determinados en el “Anexo 1: Estructura Tarifaria. (Subanexo 1.1 – Componentes Costos Buses Convencionales; Subanexo 1.2 – Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural)”. El mismo que será actualizado por el Administrador del Sistema en los términos previstos en el ordenamiento jurídico nacional vigente, y deberá ser puesto en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación.”

Artículo 20.- Sustitúyase el artículo 2923, por el siguiente:

“Art. 2923. - Administración de los ingresos operacionales y no operacionales. - Cada Subsistema gestionado por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, bajo su responsabilidad, deberán constituir su propio Fideicomiso Individual con la finalidad de manejar y administrar los ingresos operacionales y no operacionales provenientes de su actividad.

A su vez el Administrador del Sistema, constituirá un Fideicomiso Global al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, con el propósito de que administre los recursos provenientes del Sistema Integrado de Recaudo y los ingresos no operacionales.

Corresponderá al Administrador del Sistema la creación del fondo de equilibrio tarifario, mismo que será manejado por el fideicomiso global con el propósito de contribuir a la sostenibilidad de la tarifa socialmente justa en el SITP.

La constitución del Fideicomiso Global, condiciones e instrucciones, administración, distribución, porcentaje de participación y otros serán responsabilidad del Administrador del Sistema, cuya implementación se sujetará al cronograma de integración emitido por dicho Administrador.”

Artículo 21.- Sustitúyase el artículo 2931, por el siguiente:

“Art. 2931.- Del Sistema de Recaudo (SIR).- El SIR tiene como objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, durante la prestación del servicio de transporte público de

pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, cuyo pago se efectuará a través de medios de pago tecnológicos definidos, en equipos ubicados en las terminales, estaciones o a bordo de las unidades pertenecientes al Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros en las condiciones y características establecidas por el Administrador del Sistema.

La implementación del SIR integrará a todos los operadores del transporte público, a través del pago de la tarifa con medios de pago electrónico, previamente definidos y se efectuará con base en las normas, lineamientos, políticas y criterios de homologación definidos por el Administrador del Sistema.

Las Operadoras tienen la obligación de implementar los equipos tecnológicos necesarios para el funcionamiento de los Sistemas Inteligentes de Transporte, incluidos aquellos vinculados con el Sistema Integrado de Recaudo y de mantenerlos en funcionamiento, conservarlos y reponerlos de conformidad con las determinaciones contenidas en los instrumentos de planificación y técnicos; así como en los manuales, instructivos y procedimientos operativos que debe emitir el Administrador del Sistema.”

DISPOSICIONES TRANSITORIAS:

PRIMERA. - Se establece un plazo de hasta dieciocho (18) meses contados desde la sanción de la presente Ordenanza, para que el Administrador del Sistema, realice la revisión y análisis de la operación en superficie, y ejecute las acciones administrativas necesarias a fin de garantizar la cobertura y continuidad en la provisión del servicio de transporte público a los ciudadanos en el Distrito Metropolitano de Quito. El Administrador del Sistema, actualmente la Secretaría de Movilidad, durante este período implementará la Fase Primera detallada en el artículo 2606 reformado, estableciendo en su cronograma la implementación progresiva de los componentes de todas las fases, conforme las condiciones jurídicas presentadas. Dentro del plazo de seis meses (06) contados desde la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad deberá presentar al Concejo Metropolitano un informe que detalle los avances y el estado de las acciones administrativas ejecutadas para el cumplimiento de la presente disposición.

SEGUNDA. - Previo al inicio de la operación comercial del Subsistema Metro de Quito, bajo su responsabilidad exclusiva, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito podrá establecer un período destinado a la adaptación y formación de la ciudadanía con las instalaciones y funcionamiento del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito.

TERCERA. - El Administrador del Sistema, actualmente la Secretaría de Movilidad, en el término de hasta 45 días contados desde la sanción de la presente Ordenanza, deberá emitir el cronograma de integración progresiva del SITP.

CUARTA. – Disponer a la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, en coordinación con la Secretaría de Movilidad, desarrolle un proyecto normativo referente a los derechos, obligaciones y prohibiciones de los usuarios del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, así como el régimen sancionatorio aplicable, para cuyo efecto, se fija el plazo de un (01) mes para la presentación de dicho cuerpo normativo.

DISPOSICIONES GENERALES:

PRIMERA. - Todos los operadores que forman parte del Sistema Integrado de Transporte Público deberán cumplir obligatoriamente los índices de calidad de servicio, así como las obligaciones contractuales contraídas con el Administrador del Sistema, responsable de remitir el informe semestral de cumplimiento al Concejo Metropolitano.

SEGUNDA. - El Administrador del Sistema, actualmente la Secretaría de Movilidad, deberá considerar, previo la ejecución de cualquier acto administrativo, la situación jurídica de los contratos adjudicados mediante Resolución SM-2021-124, hasta que se resuelvan los procesos judiciales instaurados por la Municipalidad. Para el efecto no podrá disponer de dichos paquetes materia de la *litis*; de igual manera, las mismas consideraciones se deberán aplicar respecto al Corredor Simón Bolívar, conforme las disposiciones contenidas en las Ordenanzas Metropolitanas No. 128 de 25 de julio de 2016 y No. 006 de 03 de octubre de 2019.

TERCERA. - Disponer a la Secretaría de Movilidad, en el término máximo de 90 días, contados desde la sanción de la presente Ordenanza, proceda con la revisión y corrección, de ser el caso, del Anexo 2 "Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural", a fin de que guarde concordancia con el mecanismo de cálculo contenido en dicho anexo. Dicho análisis deberá ser puesto en consideración del Concejo Metropolitano.

CUARTA. - Modificar la denominación de los "Anexos del artículo 2: Estructura Tarifaria. (Anexo 1 – Componentes Costos Buses Convencionales; Anexo 2 – Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural)", por la siguiente: "Anexo 1: Estructura Tarifaria. (Subanexo 1.1 – Componentes Costos Buses Convencionales; Subanexo 1.2 – Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural)".

Disposición Derogatoria. - Deróguese los Anexos del artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana 017-2020, y, por tanto, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito: Anexo 1.- Cronograma, Anexo 2.- Plan de Reestructuración de rutas, Anexo 3.- Propuesta de Lineamientos Generales Fideicomiso.

Disposición Final. - La presente Ordenanza Metropolitana entrará en vigencia a partir de su sanción.

Dada, en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, a los ocho días del mes de diciembre de dos mil veintidós.

PABLO
ANTONIO
SANTILLAN
PAREDES

Firmado digitalmente
por PABLO ANTONIO
SANTILLAN PAREDES
Fecha: 2022.12.09
18:25:44 -05'00'

Ab. Pablo Antonio Santillán Paredes

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

En mi calidad de Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifico que la presente ordenanza fue discutida y aprobada por el Concejo Metropolitano de Quito, en dos debates, en sesiones Nos.: 251 extraordinaria, de 18 de octubre de 2022; y 259 extraordinaria, de 08 de diciembre de 2022.

PABLO
ANTONIO
SANTILLAN
PAREDES

Firmado digitalmente
por PABLO ANTONIO
SANTILLAN PAREDES
Fecha: 2022.12.09
18:26:03 -05'00'

Ab. Pablo Antonio Santillán Paredes

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO. - Distrito Metropolitano de Quito, 09 de diciembre de 2022.

EJECÚTESE:

SANTIAGO
MAURICIO
GUARDERA
S
IZQUIERDO

Firmado digitalmente por
SANTIAGO
MAURICIO
GUARDERAS
IZQUIERDO
Fecha: 2022.12.09
18:22:08 -05'00'

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo

ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el 09 de diciembre de 2022.

PABLO
ANTONIO
SANTILLAN
PAREDES

Firmado digitalmente
por PABLO ANTONIO
SANTILLAN PAREDES
Fecha: 2022.12.09
18:26:27 -05'00'

Ab. Pablo Antonio Santillán Paredes

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO



Ing. Hugo Del Pozo Barrezueta
DIRECTOR

Quito:
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto
Telf.: 3941-800
Exts.: 3131 - 3134

www.registroficial.gob.ec

MG/AM

El Pleno de la Corte Constitucional mediante Resolución Administrativa No. 010-AD-CC-2019, resolvió la gratuidad de la publicación virtual del Registro Oficial y sus productos, así como la eliminación de su publicación en sustrato papel, como un derecho de acceso gratuito de la información a la ciudadanía ecuatoriana.

"Al servicio del país desde el 1º de julio de 1895"

El Registro Oficial no se responsabiliza por los errores ortográficos, gramaticales, de fondo y/o de forma que contengan los documentos publicados, dichos documentos remitidos por las diferentes instituciones para su publicación, son transcritos fielmente a sus originales, los mismos que se encuentran archivados y son nuestro respaldo.