

PROYECTO DE ORDENANZA

ORDENANZA METROPOLITANA PARA LA ACTUALIZACIÓN TARIFARIA DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud (la «OMS») declaró oficialmente al coronavirus SARS-CoV-2 causante de la enfermedad COVID-19 («COVID-19») como una pandemia.

Mediante Acuerdo Ministerial Nro. 00126-2020 publicado en el Registro Oficial [Suplemento] Nro. 160, de 12 de marzo de 2020, el Ministerio de Salud Pública declaró el estado de emergencia sanitaria en todos los establecimientos del Sistema Nacional de Salud, como consecuencia de la pandemia de COVID-19. El estado de emergencia fue ampliado en treinta días adicionales por el Acuerdo Ministerial Nro. 00009-20, publicado en el Registro Oficial [Edición Especial] Nro. 567, de 12 de mayo de 2020. Por medio de Acuerdo Ministerial Nro. 00024-2020, publicado en el Registro Oficial [Edición Especial] Nro. 679, de 17 de junio de 2020, el Ministro de Salud Pública declaró, nuevamente, el estado de emergencia sanitaria en todos los establecimientos del Sistema Nacional de Salud.

Por medio de Resolución No. A-0020, de 12 de marzo de 2020, el Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde Metropolitano, declaró en estado de emergencia grave a todo el territorio del Distrito Metropolitano de Quito, en razón de la declaratoria del COVID-19 como pandemia por la OMS y, de la emergencia sanitaria decretada por la Administración Pública Central.

El señor Presidente de la República mediante: (i) Decreto Ejecutivo No. 1017, de 16 de marzo de 2020, declaró el estado de excepción por calamidad pública en todo el territorio nacional por los casos de coronavirus confirmados y la declaratoria de pandemia de COVID-19 por parte de la Organización Mundial de la Salud; (ii) Decreto Ejecutivo No. 1052, de 15 de mayo de 2020, renovó el estado de excepción por calamidad pública en todo el territorio nacional por los casos de coronavirus confirmados y la declaratoria de pandemia de COVID-19 por parte de la Organización Mundial de la Salud; y, (iii) Decreto Ejecutivo No. 1074, de 15 de junio de 2020, declaró un nuevo estado de excepción por calamidad pública en todo el territorio nacional por la presencia del COVID-19;

La Corte Constitucional, en relación con los Decretos, emitió el (i) Dictamen No. 1-20-EE/20, en relación con la constitucionalidad del Decreto Ejecutivo No. 1017, de 16 de marzo de 2020 y determinó, en lo relevante, que los diferentes gobiernos autónomos

descentralizados y demás autoridades seccionales están facultadas a emitir medidas complementarias a las del Comité de Operaciones de Emergencia Nacional (el «COE-Nacional»); (ii) Dictamen No. 2-20-EE/20, en relación a la constitucionalidad del Decreto Ejecutivo No. 1052, de 15 de mayo de 2020, y determinó aspectos a considerarse en temas atinentes a salud, violencia contra la mujer y otros; y, (iii) Dictamen No. 3-20-EE/20, en relación a la constitucionalidad del Decreto Ejecutivo No. 1074, de 15 de junio de 2020, y planteó varias exigencias que deben cumplirse por los órganos y entes competentes.

El Comité de Operaciones de Emergencia Metropolitano (el «COE-Metropolitano»), el 01 de mayo del 2020, resolvió que para frenar los contagios de COVID-19 en el Distrito Metropolitano de Quito se aplicará el semáforo rojo de la “nueva normalidad” hasta el 31 de mayo de 2020.

Durante la primera declaratoria del estado de excepción (Decreto Presidencial No. 1017, de 16 de marzo de 2020) el transporte público, debido a la restricción de movilidad, dejó de percibir los ingresos correspondientes a la prestación del servicio de transporte público.

En sesión recogida en el acta No. 039-2020-COEM, de 26 de mayo de 2020, notificada a los Comités de Operaciones de Emergencia Nacional y Provincial, el COE-Metropolitano, resolvió que «[...] en consideración a los informes de (i) Secretaría Salud, (ii) Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad (iii) Secretaría de Movilidad del GAD DMQ, y (iv) Informe presentado por el Ministro de Salud en sesión de Concejo Metropolitano de 26 de mayo de 2020, a partir del 3 de junio de 2020, en el Distrito Metropolitano de Quito, se estima que debe aplicarse las normas correspondientes al color amarillo del sistema de semaforización establecido por Administración Pública Central mediante resolución del COE Nacional de 28 de abril de 2020 y su presentación adjunta denominada «Del Aislamiento al Distanciamiento Social», con algunas modificaciones a las establecidas en la resolución adoptada por el COE Nacional el 28 de abril de 2020.

El COE Nacional autorizó el cambio de semaforización de color rojo al amarillo en el semáforo epidemiológico implementado por la epidemia del coronavirus, a partir del miércoles 03 de junio de 2020, en consecuencia, en el Distrito Metropolitano de Quito.

Por medio de resolución de 29 de junio de 2020, el COE Nacional resolvió «aprobar la propuesta realizada por las Mesas Técnicas y Grupos de Trabajo [...], con respecto a la semaforización que regirá en el país el mes de julio de 2020, en el marco del conjunto de medidas de distanciamiento social y protección colectiva e individual “Distanciamiento Social”, para generar las condiciones hacia la “Nueva Normalidad”, regirán las disposiciones anexas». Según consta en el Anexo Nro. 1 a la resolución indicada, la etapa del

«Distanciamiento el camino a la nueva normalidad» establece nuevas condiciones para cada uno de los colores del semáforo.

En este contexto, sobre las circunstancias de excepción derivadas de la pandemia del COVID-19, respecto a la revisión tarifaria aplicable al Sistema Integrado de Transporte, en lo relevante, se ha de considerar:

- (a) Con Resolución Nro. 001-DIR-2003-CNTTT, de 22 de enero de 2003, el entonces Consejo Nacional de Tránsito (i) fijó los valores de las tarifas de transporte público en sus diferentes modalidades, específicamente, para la prestación del servicio de transporte urbano a nivel nacional, el valor establecido fue de veinticinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América (USD. 0,25) por pasajero, y (ii) dispuso el cumplimiento obligatorio de la media tarifa para pasajeros de la tercera edad, personas con discapacidad y estudiantes de niveles primario y secundario, valores que se mantienen vigentes hasta la presente fecha en el Distrito Metropolitano de Quito y que es necesario efectuar las revisiones correspondientes;
- (b) Mediante Resolución No. 007-DIR-2012-ANT, de 09 de febrero del 2012, la Agencia Nacional de Tránsito aprobó los estudios relacionados con la regulación de tarifas de los servicios de transporte terrestre intraprovincial e interprovincial, con lo cual, estableció las tarifas para este tipo de servicio con un valor máximo de incremento correspondiente al 25% sobre las tarifas vigentes a esa fecha para esas modalidades de transporte. En los cantones aledaños al Distrito Metropolitano de Quito, existen tramos importantes de rutas que son usadas, tanto por las operadoras de transporte intracantonal combinado del DMQ, como por las operadoras de transporte interprovincial. Esta situación ha creado malestar entre los usuarios de transporte de estas modalidades, así como entre los operadores de transporte intracantonal rural y combinado, debido a que, para una misma ruta actualmente hay 2 valores de tarifa, la una que tiene el incremento autorizado por la Agencia Nacional de Tránsito; y, la otra, que mantiene los valores de tarifa desde el año 2003 y que no han sido revisados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;
- (c) Desde el año 2015 trece ciudades (cantones) a nivel nacional han efectuado la revisión de tarifas de transporte público en el ámbito intracantonal, en particular, los Municipios catalogados en el modelo de gestión A, conforme la resolución del Consejo Nacional de Competencias, con excepción del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, han establecido el valor de 0.30 centavos de dólar de los Estados Unidos de América como nueva tarifa a ser cobrada al usuario por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el ámbito

intracantonal, y el Municipio de Loja, en el año 2015 fijó la tarifa por el servicio en 0.35 centavos de dólar; y,

- (d) La Secretaría de Movilidad en calidad de entidad rectora de las políticas que en materia de transporte terrestre rigen dentro del Distrito Metropolitano de Quito, en el año 2017 contrató la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros de Quito", cuyo objetivo fue establecer el marco conceptual de la política tarifaria, construir la estructura de los costos operacionales y calcular la tarifa técnica referencial para cada modalidad y grupo de servicios integrados del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros (SMTPPQ) en cada una de las etapas de su integración.

Actualmente en la ciudad de Quito, en el Subsistema Convencional se realizan, aproximadamente, un millón seiscientos mil viajes; y, en el Subsistema Metrobús-Q, un millón de viajes, en un día laborable promedio; estos son datos importantes en una población de 2'011.388 habitantes (área urbana ciudad de Quito, INEC 2010 proyección al 2020), por lo que es prioritario generar medidas orientadas a mejorar el servicio, en función de las necesidades de los usuarios del transporte público, así como propiciar el incremento del uso del transporte público por parte de la población, en detrimento del uso de vehículo particular.

Las medidas orientadas a mejorar la calidad del servicio están determinadas en indicadores de calidad, algunos contemplados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la normativa local vigente. No obstante, la Secretaría de Movilidad con la finalidad de garantizar el mejoramiento en la prestación del Servicio Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, incluirá en las reformas a los contratos de operación para la prestación del servicio de transporte público de personas del Distrito Metropolitano de Quito, los parámetros que se determinan en esta Ordenanza.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos ...

CONSIDERANDO:

- Que,** el numeral 3 del artículo 47 de la Constitución de la República (la «Constitución»), reconoce a las personas con discapacidad rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos;
- Que,** de conformidad con el numeral 25 del artículo 66 de la Constitución, se reconoce y garantiza a las personas, el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad;
- Que,** el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, en concordancia con el artículo 266 ibídem, establecen que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tienen la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio;
- Que,** el artículo 314 de la Constitución, determina que el Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. Además de ello, el mismo artículo indica que, el Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación;
- Que,** de acuerdo con los literales e) y f) del artículo 85 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD»), es competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, *“crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;”* y, *“planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción”*; en concordancia con lo previsto en el literal a) del artículo 87, que como atribución del Concejo Metropolitano prevé *“Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones.”*;
- Que,** el artículo 84 literal q) del COOTAD, confiere a los gobiernos de los distritos autónomos metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial;

- Que,** el artículo 130 del COOTAD, referente al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte señala en su inciso segundo que: *“a los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal”*;
- Que,** el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial («LOTTTSV»), determina que *“el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas”*;
- Que,** los literales c), h) y k) del artículo 30.5 de la LOTTTSV, establecen que los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tendrán entre sus competencias: *“(…) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; (…) h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector; (…) k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales”*;
- Que,** el artículo 47 de la LOTTTSV, determina que: *“El transporte terrestre de personas animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas”*;
- Que,** el artículo 48 de la LOTTTSV, establece que: *“En el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores de 65 años de edad. El reglamento a la presente Ley determinará el procedimiento para la aplicación de tarifas”*;

- Que,** los literales a), b), c), d), del artículo 54 de la LOTTTSV, determinan que: *“(...) la prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos: a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, niñas y niños; b) La eficiencia en la prestación del servicio; c) La protección ambiental; y, d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.”;*
- Que,** el artículo 55 de la LOTTTSV, determina que: *“El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.”;*
- Que,** el artículo 65 de la LOTTTSV, señala que *“El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intrarregional, interprovincial e internacional”;* en armonía con lo dispuesto en el artículo 66 ibídem, que define al servicio de transporte público intracantonal, como aquel que opera dentro de los límites cantonales y por ende le corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;
- Que,** el literal a) del artículo 75 de la LOTTTSV, señala que: *“Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda: a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, para el ámbito intracantonal;”.*
- Que,** en el primer inciso del artículo 76 de la LOTTTSV, señala que *“El contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley; así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas. El contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el Reglamento.”*
- Que,** el artículo 201 literales a), e) y f) de la LOTTTSV, determina que los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a: *“a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente; (...) e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos*

mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y, f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos”;

Que, el artículo 46 del Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial («RALOTTTSV») prescribe que *“Tendrán derecho a las tarifas preferenciales: 1. Las personas con discapacidad que cuenten con el carné o registro del Consejo Nacional de Discapacidades, según el artículo 20 de la Ley sobre Discapacidades, pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre, y el servicio prestado será en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa. 2. Los estudiantes de los niveles básico y bachillerato que acrediten su condición mediante presentación del carné estudiantil otorgado por el Ministerio de Educación, pagarán una tarifa preferencial del 50% bajo las siguientes condiciones: a) Que el servicio lo utilicen durante el periodo o duración del año escolar. b) Que lo utilicen de lunes a viernes. c) Los días sábados, por situaciones especiales como desfiles cívicos, participaciones comunitarias, eventos académicos, culturales y deportivos estudiantiles, pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre. 3. Las niñas, niños y adolescentes, pagarán una tarifa del 50%. Los niños, niñas y adolescentes hasta los 16 años de edad no estarán en la obligación de presentar ningún documento que acredite su edad. Los adolescentes estudiantes desde los 16 años de edad en adelante accederán a la tarifa preferencial mediante la presentación de su cédula de identidad. 4. Las personas mayores de 65 años que acrediten su condición mediante la presentación de la cédula de ciudadanía o documento que lo habilite como tal, pagarán una tarifa preferencial del 50% en todo el transporte terrestre. En todos los casos, el servicio prestado será en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa.”;*

Que, el numeral 1 del artículo 60 del RALOTTTSV, determina que el servicio de transporte intracantonal es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales);

Que, el artículo 66 de la RALOTTTSV, determina que: *“Contrato de operación: es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales y acorde al proyecto elaborado, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas en los ámbitos y vehículos definidos en el artículo 63 de este Reglamento”;* en armonía con lo dispuesto en el artículo 76 del Reglamento ibídem que establece los requisitos mínimos que deben contener los contratos de operación;

- Que,** el Consejo Nacional de Competencias, con Resolución No. 006-CNC-2012, de 26 de abril de 2012, resolvió transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, para lo cual clasificó a los gobiernos municipales en modelos de gestión, categorizando al Distrito Metropolitano de Quito en el modelo de gestión “A”, por lo tanto, como resultado de la mencionada resolución se logró la transferencia total de las competencias al Distrito Metropolitano de Quito en los ámbitos de planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial;
- Que,** el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 003-CNC-2014, de 22 de septiembre de 2014, ratificó las competencias transferidas en la Resolución No. 006-CNC-2012, de 26 de abril de 2012, en particular, en el art. 4 enlista al Gobierno Autónomo Descentralizado de Quito dentro del modelo de gestión “A”;
- Que,** el artículo I.2.4 del del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito («Código Municipal») prevé que las Secretarías respecto del sector que encabezan, están facultadas a investigar la problemática del Distrito, formular propuestas, políticas y planes y vigilar su cumplimiento. Para el caso de la Secretaría de Movilidad, la movilidad de este Distrito Metropolitano;
- Que,** el artículo IV.2.1 del Código Municipal establece al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros como el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y promover a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, el que, de conformidad con el artículo IV.2.3 ídem, se organiza en cuatro subsistemas: (i) el subsistema de transporte masivo de pasajeros denominado “Metro de Quito”; (ii) el subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos denominado “Metrobús-Q”; (iii) el subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, denominado “Transporte Convencional”; y, (iv) el subsistema de transporte público de pasajeros por cable, denominado “Quito Cables”;
- Que,** el artículo IV.2.6 del Código Municipal señala en su numeral 1, que es deber y obligación de las y los participantes del Sistema arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para conseguir que los servicios y los elementos físicos, operativos y financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se integren; así mismo y en armonía con lo expuesto, en los numerales 2 y 3 del mismo artículo se dispone: “...2. El Administrador o

Administradora del Sistema es responsable de determinar el calendario, horario y mecanismos de integración de los distintos componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con carácter mandatorio para todos los Participantes del Sistema. 3. El Administrador o Administradora del Sistema expedirá los instrumentos de planificación y técnicos que, entre otros aspectos, permitan la incorporación de herramientas tecnológicas de control y evaluación, recaudación y, en general, cualquier otra que permita la mejora de los procesos vinculados con la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.”;

- Que,** el numeral 1 del artículo IV.2.8 del Código Municipal señala como objetivo del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, la prestación de un servicio de óptima calidad al usuario;
- Que,** de acuerdo con el numeral 1 del artículo IV.2.13 del Código Municipal, le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;
- Que,** el artículo IV.2.14 del Código Municipal señala que la Secretaría de Movilidad y/o el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público son competentes para evaluar el cumplimiento de la normativa aplicable al transporte, para dar seguimiento y evaluar el cumplimiento de los instrumentos de planificación, las reglas de carácter técnico y operativo y los contratos del sistema;
- Que,** el literal c) del numeral 1 del artículo IV.2.16 del Código Municipal dispone que, sin perjuicio de las demás competencias previstas, le corresponde a la Secretaría de Movilidad, determinar y administrar las rutas y frecuencias en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;
- Que,** el artículo IV.2.224 del Código Municipal determina como competencia de la Secretaría responsable de la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, en calidad de entidad rectora del sector y Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, velar por el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente normativa, así como, arbitrar todas las medidas para la implementación y operación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, y, en general, cualquier otro que permita la mejora e integración de los distintos componentes y/o elementos del Sistema, con carácter mandatorio para todos los participantes del mismo;

Que, de conformidad con el artículo IV.2.320 del Código Municipal, la estructura o régimen tarifado al que se sujetarán los usuarios por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro del Distrito Metropolitano de Quito, será el determinado por el Concejo Metropolitano en ejercicio de sus facultades;

Que, el artículo IV.2.323 del Código Municipal, establece los tipos de tarifa que podrán ser aplicados dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito;

En ejercicio de las atribuciones que le confieren los artículos 264 numeral 6 y 266 de la Constitución de la República; 85 y 87 literal a del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; 8 numerales 1 y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, IV.2.320 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE INCORPORA LA SECCIÓN II AL CAPÍTULO II “DE LA POLÍTICA TARIFARIA”, DEL TÍTULO XIII “DE LA POLÍTICA TARIFARIA APLICABLE EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”, DEL LIBRO IV.2 “DE LA MOVILIDAD”

Artículo 1. - Incorpórese como Sección II al Capítulo II “De la política tarifaria”, del Título XIII “De la política tarifaria aplicable en el sistema metropolitano de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito”, del Libro IV.2 “De la movilidad”, del Código Municipal, el siguiente texto:

“SECCIÓN II

ACTUALIZACIÓN TARIFARIA DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo [...]. - Tarifa plana o única. - La tarifa plana o única para el subsistema de transporte público convencional intracantonal urbano y el Subsistema Metrobús-Q del Distrito Metropolitano de Quito, es de \$ 0,35 USD (Treinta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América).

Para el caso del servicio de transporte público prestado a través de buses eléctricos u otra tecnología de “baja emisión”, calificada previamente por la Secretaría de Movilidad mediante informe técnico, la tarifa es de \$ 0.45 USD (Cuarenta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América).

Artículo [...]. - Tarifa variable por distancia de recorrido. - La tarifa variable por distancia de recorrido para el subsistema de transporte público convencional intracantonal combinado y rural, es de 0,35 USD (treinta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América) y su valor incremental se calculará de acuerdo con las distancias de recorrido fijadas en tramos, conforme se detalla en el Anexo 1 de la presente ordenanza.

Artículo [...]. - Tarifa preferencial. - A los valores de las tarifas plana o única y variable por distancia de recorrido, se aplicará la tarifa preferencial prevista en el régimen jurídico aplicable, en especial, el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; la Ley Orgánica de Discapacidades y, este Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo [...]. – Condiciones para la aplicación de la nueva tarifa. – La aplicación de la tarifa fijada en la presente Sección, queda condicionada a la suscripción de un nuevo contrato de operación entre las operadoras y la Secretaría de Movilidad, que será parte integrante de la presente ordenanza, y que estará sujeto a modificaciones en el caso de que se cumplan las condiciones técnicas previstas en esta sección.

La operadora que no suscriba el nuevo contrato de operación no continuará prestando el servicio de transporte público.

Artículo [...]. – Del contrato de operación. - El contrato de operación contendrá los siguientes lineamientos mínimos y obligatorios:

- i. Zonas de operación constituidas por los elementos y/o componentes vinculados con los corredores troncales y rutas que, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema, están implementados o se llegaren a implementar;
- ii. Indicadores de desempeño y sus sanciones, al menos de: (i) el índice de regularidad para controlar la cantidad de servicios del plan operacional; (ii) el índice de puntualidad para controlar que los servicios se hayan realizado en itinerarios y frecuencias; y, (iii) el grado de satisfacción en base a encuestas sobre la calidad de los servicios realizadas a los usuarios; y,

- iii. Condiciones para la gestión administrativa, laboral, financiera, operativa y ambiental de las operadoras para cumplir con el régimen jurídico aplicable.

Para la verificación del cumplimiento de estas condiciones, la Secretaría de Movilidad realizará controles globales a las operadoras a fin de confirmar el cumplimiento de obligaciones tributarias y laborales; y, controles individuales aleatorios en el caso de que los socios sean los que generan la relación de dependencia con los trabajadores.

El contrato será revisado en el evento de que existan nuevas tecnologías o parámetros de calidad del servicio que serán desarrollados en el propio contrato

Artículo [...]. – Implementaciones por parte de la Secretaría de Movilidad. - La Secretaría de Movilidad deberá implementar:

- a) Planes de operación anuales que contengan el conjunto de parámetros y criterios que definan y limiten la operación a cargo de una operadora en la correspondiente zona de operación y que incluye, entre otros aspectos, las rutas, las estaciones, los itinerarios, los intervalos, las frecuencias de servicio, la administración de vehículos y medios, y más aspectos de orden técnico. Los planes de operación serán aplicados conforme a las necesidades de la Secretaría de Movilidad y contemplarán al menos:
 - 1. Los tipos de servicio que la operadora debe realizar;
 - 2. El horario de operación en un día ordinario y un día extraordinario;
 - 3. La hora exacta de inicio de cada servicio y la hora exacta de conclusión del último servicio en un día ordinario y un día extraordinario;
 - 4. La determinación de los puntos de parada en caso de que se requieran servicios expresos, particularmente para atender tramos críticos;
 - 5. El itinerario y la rutina del servicio;
 - 6. El tiempo de permanencia de cada vehículo en cada estación o parada;
 - 7. La frecuencia del servicio;
 - 8. Los intervalos asignados a la flota de la operadora;
 - 9. Velocidad máxima autorizada y kilómetros programados entre estaciones o paradas y los kilómetros programados totales;
 - 10. La flota requerida en condiciones normales y en horas pico durante un día ordinario y un día extraordinario, y la flota requerida por temporada en el año; y,

11. Indicadores de desempeño y rangos de desvío tolerados.

- b) Un sistema de gestión de flota para las actividades de planificación, ejecución y control del uso de los vehículos destinados a la operación;
- c) Mecanismos de control contractual a través de inspecciones técnicas, sistemas tecnológicos, participación de los usuarios; y, contemplar sanciones civiles por incumplimientos contractuales; y,
- d) Mecanismos para el recaudo y gestión de los ingresos generados en las zonas de operación”.

Disposición Reformatoria Única. - Sustitúyase el artículo IV.2.23 Del procedimiento de delegación a la iniciativa privada del Código Municipal por los siguientes:

Artículo (...). – **Reestructuración de rutas y frecuencias.** - La Secretaría de Movilidad realizará la reestructuración de las rutas y frecuencias de transporte público de Quito, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial, mejorar los tiempos de viaje, optimizar los costos de operación del sistema, bajo los principios de accesibilidad universalidad, confiabilidad, seguridad y protección del medio ambiente.

Artículo (...). – **Asignación de contratos de operación de servicios de transporte público intracantonal, combinado urbano y rural en el subsistema convencional.** – La asignación de contratos de operación de servicios se realizará conforme el Plan General de Rutas y Frecuencias del Distrito Metropolitano de Quito a través de un procedimiento de convocatoria pública que la Secretaría de Movilidad presentará para aprobación del Concejo Metropolitano. En los contratos de operación se fijarán los términos económicos para gestionar los ingresos y pagos a las operadoras considerando su sostenibilidad operacional y rentabilidad.

Disposición Derogatoria Única. – Deróguese el artículo IV.2.11 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

Disposición Transitoria Única. – La Secretaría de Movilidad será la encargada de cumplir todos los procedimientos necesarios a fin de que las condiciones para la aplicación de la nueva tarifa se cumplan en un término no mayor a 90 días, contados a partir de la sanción de la presente ordenanza.

Disposición Final. - La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial, sin perjuicio de que conste publicada en la Gaceta Oficial y en la página web institucional.

Dada, en Quito, el... de de 2020.

Proyecto