

Quito D.M., 09 de noviembre del 2020

Señores

Bernardo Abad

René Bedón

Soledad Benitez

Juan Manuel Carrión

Omar Cevallos

Gissela Chalá

Marco Collaguazo

Luz Elena Coloma

Eduardo del Pozo

Juan Carlos Fiallo

Mario Granda

Santiago Guarderas

Andrea Hidalgo

Analia Ledesma

Fernando Morales

Orlando Nuñez

Blanca Paucar

Luis Reina

Luis Robles

Mónica Sandoval

Brith Vaca

**CONCEJALES DEL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

Ciudad.-

De nuestra consideración:

Expresamos a ustedes nuestro respetuoso y cordial saludo.

Las operadoras que suscribimos esta misiva, nos hallamos con gran zozobra y enorme preocupación tanto por el texto propuesto, como por los criterios vertidos en el tratamiento del proyecto de “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL LIBRO IV.2 DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS”.

Al respecto, nos permitimos exponer a usted el sentir de los operadores:

1. Por décadas, nuestras representadas han colaborado con los proyectos que ha impulsado el MDMQ en lo relacionado con el servicio de transporte público [TP].

*Ad portas* de la entrada en funcionamiento del Metro de Quito, mantenemos la misma voluntad y decisión de mejorar la calidad del servicio, modernizar la operación del TP y

de, en general, acoplarnos a los procesos de cambio, incluida la integración a los subsistemas del Sistema Metropolitano de TP.

2. El nivel de calidad del servicio de TP depende del modelo de gestión que, en gran medida, responde al financiamiento que la tarifa vigente le proporcione. El represamiento de la tarifa en US\$0,25 es una carga negativa para las operadoras de TP; y, de ninguna manera se puede derivar en nuestra responsabilidad. Al contrario, somos víctimas de una tarifa baja que, extrañamente, pese a beneficiar a nuestros usuarios, se ponen en contra nuestra gracias a declaraciones de quienes solo buscan ganar protagonismo político culpándonos de todos los males del servicio y medran de la mala imagen que nos endilgan injustamente.

Sostener la operación con una tarifa tan baja, comporta enormes esfuerzos y uso de mecanismos que, finalmente, afectan a la calidad del servicio. Por tanto, lo que la ciudad necesita, urgentemente, es la fijación de una tarifa que posibilite la supervivencia del servicio.

(Le adjuntamos un resumen de la tarifa en varias ciudades de América.)

3. Acoplar los distintos subsistemas al Metro de Quito es necesario y urgente. Para ello, comprendemos la necesidad de reestructurar las rutas que operamos, de manera que se viabilice su integración al que se prevé sea la columna vertebral del servicio de TP de la capital.
4. Por mandato del art. 56 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), el servicio de TP se debe organizar de acuerdo con dicha Ley y su Reglamento:

*“Art. 56.- El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante contrato de operación a operadoras legalmente constituidas.*

*Para operar un servicio público de transporte deberá cumplir con los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.*

*Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas.”*

5. En este orden de cosas, en la misma LOTTTSV, tenemos el siguiente artículo innumerado que señala:

**“CAPÍTULO.....**

**DE LA CONTRATACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE**

*Art. (...).- La contratación de un servicio de transporte terrestre es exclusivo de las operadoras debidamente autorizadas por el organismo de tránsito competente, al amparo de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento General de aplicación y sus reglamentos específicos.*

*Queda prohibida la contratación de servicios de transporte terrestre a personas naturales, así como, la contratación de quienes oferten el servicio sin el título habilitante respectivo.”<sup>1</sup>*

6. En los considerandos del proyecto de ordenanza, estos artículos han sido omitidos. Así, se abre la puerta a que se piense en (de hecho, el proyecto ordena) la aplicación de los arts. 283 del COOTAD y 74 del COA.

Sin embargo, el inciso final del art. 74 del COA, que constituye una norma de exclusión de competencia, dice:

*“A falta de ley especial se aplicarán las normas previstas en este párrafo.”<sup>2</sup>*

En el mismo sentido, el inciso segundo del art. 77 del mismo COA:

*“Cuando la ley especial no haya determinado la excepcionalidad de modo general, le corresponde al Presidente de la República, dicha calificación.”*

Pero, la LOTTSV expresamente dice que es esa Ley y no otra la que se debe usar en lo relacionado con TP. (Art. 56 *supra*)

7. En la Disposición Reformativa, se sustituye el art. IV.2.23 del Código Municipal (Del procedimiento de delegación a la iniciativa privada) por varios artículos. El tercero innumerado dispondría:

*“Artículo (...). – De la recepción de ofertas. – Las ofertas podrán ser presentadas por todos los interesados, públicos o privados, nacionales o extranjeros, que cumplieren las condiciones establecidas para el efecto en el formato establecido por el Administrador del Sistema, dentro del periodo habilitado en la convocatoria y adjuntando toda la documentación de respaldo.”*

8. En definitiva, el proyecto de ordenanza se centra en la creación de procesos de “concurso público” que el Administrador del Sistema (Secretaría de Movilidad) debe usar para el otorgamiento de contratos de operación del servicio de TP. Así lo dice el art. innumerado “Modelo de Gestión.”-“incorporado en el proyecto de ordenanza, en la Sección II. DE LA INTEGRACIÓN, que en su número 2., señala:

*“2. Mecanismo de asignación de rutas a operadoras de transporte, el mismo que se realizará mediante concurso público de grupos o paquetes de rutas (troncales, subtroncales, alimentadoras, diagonales, transversales y otras), para dar origen a los respectivos contratos de operación y autorizaciones, según el régimen aplicable.”*

<sup>1</sup> Capítulo y artículos innumerados agregado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 407 de 31 de Diciembre del 2014.

<sup>2</sup> Parágrafo Segundo, Delegación de gestión excepcional a sujetos de derecho privado, de la Sección Segunda, Formas de transferencia de la competencia, del CAPÍTULO TERCERO, EJERCICIO DE LAS COMPETENCIAS, del TÍTULO I, LA ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA, LIBRO PRIMERO, LAS PERSONAS Y LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS del Código Orgánico Administrativo, arts. 74 a 77.

9. Las normas reproducidas y otras, claramente pretenden incorporar un mecanismo por el cual el Administrador del Sistema pueda desconocer los actuales Títulos Habilitantes (contratos de operación) que el mismo MDMQ ha otorgado a las operadoras de TP del DMQ y **en función de éstas normas hemos realizado inversiones que al momento, en muchos de los casos estamos atrasados en cubrir las responsabilidades financieras contraídas.**

10. Pensamos que, de así realizarse, a más de la violación a las normas de carácter nacional (LOTTTSV) se provocará, no una “sana competencia” entre las operadoras, sino una competencia desleal por parte de empresas extranjeras, por “quedarse” con las mejores rutas del Distrito, dejando a aquellas menos o poco rentables, para las operadoras locales, **al pretender hacer uso de las recomendaciones de asesorías que recomiendan el pago por kilómetro recorrido más pasajero levantado..** Lo cual nos pone frente a otro problema: ¿de verdad pensamos que existirá un gran número de empresas extranjeras que quieran venir a operar las rutas que actualmente nosotros operamos, con una tarifa tan baja? O es que ¿para el otorgamiento de los “paquetes de rutas o grupos de rutas” en los concursos públicos, el Administrador del Sistema ofrecerá mejores condiciones que las actuales? Nos gustaría conocer esas condiciones tan beneficiosas.

Pensamos que usted, como autoridad legislativa y fiscalizadora del MDMQ, que ostenta tal calidad como voz y presencia de los habitantes de la capital, debe requerir claras respuestas a, al menos, las siguientes interrogantes:

Como se prevé que:

- a) Hay varias operadoras privadas entre las cuales seleccionar a las ganadoras. ¿Qué pasará con aquellas no ganadoras? ¿Y qué pasará con las rutas que operan las operadoras no ganadoras... serán adjudicadas a las ganadoras? En este caso, ¿cómo será el otorgamiento de nuevos registros de transporte para las ganadoras?; y, ¿cómo se hará el retiro de las habilitaciones a las no ganadoras? ¿Qué pasará con el actual y vigente contrato de operación de todas las operadoras?
- b) El proyecto visibiliza que hay también varias operadoras públicas entre las cuales seleccionar a una o algunas para operar los paquetes o grupos de rutas, a través de “autorizaciones”. ¿Cuáles son esas operadoras públicas? ¿Cómo se hará la selección de entre las operadoras públicas? ¿Se hará también por concurso público o por licitación como señala para las operadoras privadas? ¿Significa que se invitará a participar a operadoras públicas de otras jurisdicciones?
- c) Indica el proyecto, que en el concurso de selección de operadoras para la asignación de rutas, se incentivará con puntuación adicional a la operadoras que presenten mayor cantidad de flota con tecnología amigable con el medio ambiente. ¿Cuál será el beneficio? ¿Mejores rutas, **rutas únicas que puedan desplazarse sin inconvenientes por su tecnología...** si se supone que el SIR va a servir para equiparar los ingresos operacionales? ¿O una tarifa mayor... lo cual es incongruente con el principio señalado?
- d) ¿En el concurso de selección, en el que se premie la mayor cantidad de flota amigable con el medio ambiente... van a participar las operadoras públicas? **(mismas que deberían ser el ejemplo de tecnología amigable)** ¿Qué beneficio tendrán... mayor presupuesto, mejor tarifa, ...?

- e) ¿Qué pasa con las operadoras que no participan en los concursos y, por ende, no los ganan? ¿Deben desaparecer? Si la respuesta es sí, ¿cuándo deben desaparecer? ¿Cuándo finalicen los concursos de asignación de los nuevos paquetes o grupos de rutas y se firmen nuevos contratos con las operadoras privadas ganadoras, nacionales y extranjeras; o, se otorguen nuevas autorizaciones a las operadoras públicas ganadoras? ¿O, a la finalización del plazo de los actuales contratos de operación?

Y, respecto de la tarifa “plana”... En el proyecto se señala que: *“Una vez que se hayan suscrito las adendas a los contratos de operación y nuevas autorizaciones, se aplicarán las siguientes tarifas:”* [plana de US\$0,35 convencional (diésel); y, de US\$0,45 convencional eléctrico]. Es decir que ellas se aplicarán solamente a las operadoras que suscriban “adendas” a su contrato de operación.

¿Qué ocurrirá con las operadoras que no suscriban las “adendas”? ¿Deberán seguir cobrando la tarifa de US\$0,25? Y, si bien el bus eléctrico tiene el derecho a cobrar US\$0,45 ¿cómo hacemos para obligarle al usuario a subirse a él y pagar US\$0,45, si puede esperar un bus con tarifa de US\$0,35 o uno de US\$0,25? ¿No será que el dueño (accionista, socio o empresa) del bus no está muy animado a poner buses eléctricos, porque no se le garantiza el indicado incremento? No olvidemos que ya existe, al menos, una unidad eléctrica rodando en Quito, y en ese bus, los usuarios cancelan la misma tarifa que en los demás.

**Por las consideraciones e interrogantes planteadas, consideramos imprescindible que se rectifique el camino que se está siguiendo, se elimine cualquier mención a “concursos públicos” para la reestructuración de rutas que no sabemos a qué grupos pretende beneficiar; que se elimine la derogatoria del art. IV.2.11 y se mantenga el art. IV.2.23 del Código Municipal.**

Además por la situación que estamos atravesando el mundo entero no es procedente la aplicación radical de ciertos planteamientos generados en tiempos de no pandemia, que definitivamente conllevarían prácticamente a la quiebra de un sector ya venido a menos durante varios años

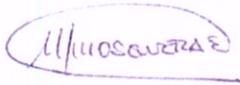
Debemos ir en pos de la modernización del servicio de TP en nuestra ciudad. En tal sentido, le GARANTIZAMOS y COMPROMETEMOS la voluntad de nuestras representadas de apoyar los cambios que, dentro del marco de la Ley (LOTTTSV) y de nuestros títulos habilitantes vigentes, el MDMQ esté dispuesto a impulsar.

En el mismo marco general, es nuestro deber informarle que, en caso de persistir en esta dirección que consideramos violatoria de nuestros derechos, conferidos por la autoridad metropolitana competente, de manera legal, correcta y justa, deberemos arbitrar las acciones necesarias que garanticen la tutela de ellos.

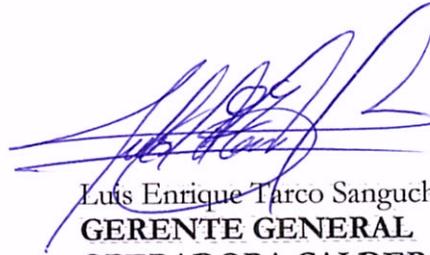
En cualquier instante que usted requiera analizar con más detalle estas expresiones nuestras, no dude en convocarnos a su despacho. Estaremos gustosos en poder exponer nuestras aspiraciones de manera presencial o virtual.

A la espera de que su compromiso con la ciudad se vea plasmado en la verdadera defensa de los intereses de los ciudadanos y no de grupos nacionales o extranjeros que pretendan desplazar a los legítimos operadores históricos, nos suscribimos de usted; no sin antes, ratificarle nuestro sentimiento de especial consideración y estima.

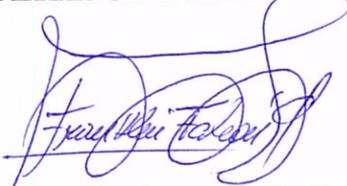
Atentamente,



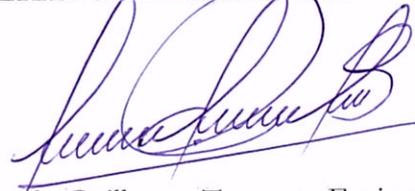
Edison Norberto Mosquera Pozo  
**PRESIDENTE**  
**OPERADORA CALDERON**



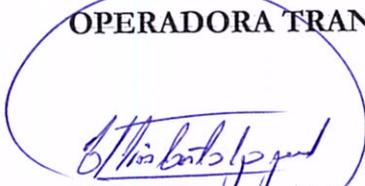
Luis Enrique Tarco Sangucho  
**GERENTE GENERAL**  
**OPERADORA CALDERON**



Franklin Humberto Falcón Galarza  
**PRESIDENTE**  
**OPERADORA TRANS. SAN JUAN**



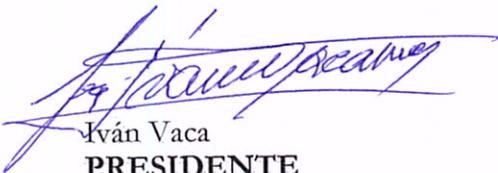
Segundo Guillermo Toapanta Espinosa  
**GERENTE GENERAL**  
**OPERADORA TRANS. SAN JUAN**



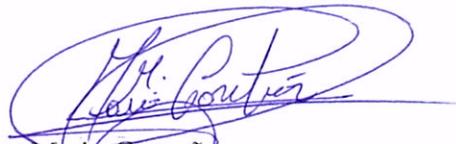
Carlos Humberto Yajamín Lincango  
**PRESIDENTE**  
**OPERADORA LLANO GRANDE**



Pedro Mario Collaguazo Andrango  
**GERENTE GENERAL**  
**OPERADORA LLANO GRANDE**



Iván Vaca  
**PRESIDENTE**  
**OPERADORA TRANSPORSEL S.A.**



Mario Cantuña  
**GERENTE GENERAL**  
**OPERADORA TRANSPORSEL S.A.**

Copia:

Alcalde del DMQ:

Dr. Jorge Yunda

## PRECIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA REGIÓN

Ciudad	Tipo de sistema	Precios en moneda local	Precios en dólares
 Montevideo	Sistema de Transporte Metropolitano	38 pesos uruguayos	US\$1
 Santiago de Chile	Metro de Santiago	Entre 660 y 800 pesos chilenos	US\$0,92 - US\$1,12
 Santiago de Chile	Transantiago	Entre 640 - 720 pesos chilenos	US\$0,95 - US\$1,10 aprox.
 Lima	Metropolitano	2,5 soles	US\$0,74
 Sao Paulo	Autobuses de Sao Paulo	3 reales	US\$0,72
 Sao Paulo	Metro de Sao Paulo	3 reales	US\$0,72
 Bogotá	TransMilenio	2.400 pesos colombianos	US\$0,69
 Bogotá	Sistema Integrado de Transporte Público	2.200 pesos colombianos	US\$0,64
 Asunción	Servicio Diferenciado	3.600 guaraníes	US\$0,54
 La Paz	Bus	1,97 bolivianos	US\$0,54
 Lima	Metro de Lima	1,5 soles	US\$0,44
 Buenos Aires	Colectivos	23 pesos argentinos	US\$0,39
 Ciudad de México	Mexibus	7 pesos mexicanos	US\$0,36
 Asunción	Servicio Convencional	2.400 guaraníes	US\$0,36
 Buenos Aires	Subte / Subte y Premetro	19 pesos argentinos	US\$0,32
 Ciudad de México	Metro	5 pesos mexicanos	US\$0,26
 Quito	Bus	0,25 dólares	US\$0,25
 Quito	Trolebus	0,25 dólares	US\$0,25
 Caracas	Bus	500 bolívares soberanos	US\$0,02

Fuente: Sondajo LR, Picodi / Gráfico: LR AL

FUENTE:

<https://www.larepublica.co/globoeconomia/conozca-cuanto-cuesta-el-transporte-publico-en-los-paises-de-america-latina-2923276> (08.nov.2020)

### Precio del metro de Madrid 2020

#### Billete

Billete sencillo (zona A y zona ML1)

#### Precio

1,5 a 2 Euros