**APORTES Y OBSERVACIONES AL 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.” (IC-O-CMO-2020-004).**

Habiendo revisado el presente Proyecto de Ordenanza, me permito remitir los siguientes aportes y observaciones a la Comisión de Movilidad del Municipio de Quito, mismas que detallan sugerencias de forma y fondo, esperando puedan ser acogidas.

**DE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.-**

Al no haber sido respondidas mis inquietudes sobre lo expuesto en la exposición de motivos de este proyecto de ordenanza en el párrafo segundo que indica textualmente “Con el objeto de que la operación del subsistema convencional sea sostenible, ***la Secretaría de Movilidad ha realizado la actualización de la tarifa al usuario***, en una primera fase ***de USD. $ 0,25 a USD. $ 0,35***, y una segunda fase la que corresponda al sistema integrado. Solicito se me explique en qué momento se ha autorizado a la secretaria de movilidad a hacer dicha actualización de la tarifa al usuario y a que se debe la misma, ya que para los cálculos posteriores se hacen en base a los ***USD. $ 0,35 centavos.*** Ya que esta actualización inobserva el Artículo IV.2.320 De la Estructura Tarifaria.- La estructura o régimen tarifario 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, el mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa,*** forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos producto del recaudo, conforme los principios, objetivos y conceptos contenidos en los artículos siguientes, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros. Es este proyecto de ordenanza el único que estamos tratando, pero no se ha establecido una tarifa previa; por eso es que no se puede admitir el calculo con la base de ***USD. $ 0,35 centavos.***

Cómo segundo punto es necesario contemplar que El Código Municipal en los siguientes artículos establece:

**“Art. III.2.29.- Teletransporte.-** La Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito procura el funcionamiento de un sistema de transporte urbano *óptimo, dinámico y coordinado,* a través de:

a. El diseño de una arquitectura digital operacional que permita iniciar un proceso de georeferencialidad de los recorridos y paradas del transporte urbano en el Distrito;

b. La implementación del Sistema de Control Vehicular que vigila los recorridos y frecuencias, facilitando la movilidad del sistema de transporte del Distrito Metropolitano de Quito;

**Art. IV.2.317.-** La Secretaría de Movilidad deberá ***publicar para conocimiento de la ciudadanía en general*** y de forma ***semestral, las evaluaciones efectuadas*** en los procesos de control y fiscalización ***a las Operadoras autorizadas*** a la prestación del servicio de transporte público, ***información que se pondrá en conocimiento*** además de la Comisión de Movilidad para conocimiento posterior ***del Concejo Metropolitano***.

**Art. IV.2.319.-** ***Para la ejecución*** del presente Título, ***encárguese a la Secretaría de Movilidad y sus entidades adscritas***, el ***control y fiscalización*** del ***servicio de transporte público de pasajeros*** en el Distrito Metropolitano de Quito.”

Respecto al siguiente artículo innumerado se detallan varios puntos sobre el servicio, respeto e inclusión social, siendo la Secretaria Metropolitana de Movilidad /Administrador del Sistema quien determine la emisión y cumplimiento de lo estipulado, por lo que sería pertinente detallar mediante **ANEXO**, lo alcanzado hasta la presente fecha por parte de los prestadores de servicios de transporte urbano y rural, por lo que con base a esto, debe presentar el plan que recoja lo mencionado para el mejoramiento de estos servicios y que el Concejo Metropolitano pueda tener información oportuna del mismo para la toma de decisiones al respecto, por lo que se sugiere considerar lo siguiente:

**Artículo (…). – Del diseño, planificación e implementación de la integración. -** El diseño, planificación e implementación de la integración, con su infraestructura y equipamientos se dará de forma progresiva y responderá a criterios de accesibilidad, equidad y perspectiva de género, debiendo precautelar y garantizar la conectividad, seguridad y libre movilidad de personas con movilidad reducida, grupos de atención prioritaria, mujeres, niños y niñas, sin discriminación alguna. ~~El Administrador del Sistema diseñará estrategias permanentes con el fin de erradicar prácticas y hechos que limiten la oportunidad de acceder a los servicios integrados, para su ejecución obligatoria en cada uno de los Subsistemas~~.

**El Administrador del Sistema en consideración a lo detallado en el anexo correspondiente que es parte integrante de este Capítulo, diseñará estrategias permanentes con el fin de erradicar prácticas y hechos que limiten la oportunidad de acceder a los servicios integrados, para su ejecución obligatoria en cada uno de los Subsistemas.**

**DE LA TARIFA.-**

El esquema tarifario urbano y rural mencionado en la presente ordenanza carece de sustento al no incluirse como anexos, los respectivos informes de estudios técnicos que detallen los parámetros que se tomaron en cuenta de acuerdo a la normativa nacional y local vigentes. Ya que el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito estipula en sus artículos IV.2.315, Art. IV.2.316 y Art. IV.2.321 que previo a una subida de la tarifa de servicio de transporte deben existir un sin número de cambios y mejoras constantes por parte de los operadores públicos y privados. Además de acuerdo al Art. IV.2.320 ibídem, el ente encargado para la estructura o régimen tarifario al que se sujetarán los usuarios por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro del Distrito Metropolitano es el Concejo Metropolitano de Quito.

En virtud de lo expuesto sugiero sustituir y suprimir lo siguiente:

**SECCIÓN II**

**DEL RÉGIMEN APLICABLE A LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS**

**PARÁGRAFO I**

**DEL CÁLCULO DE LAS TARIFAS**

**Artículo (...). - Metodología para el cálculo de tarifas. –** La metodología a aplicarse para el cálculo de tarifas tomará en cuenta los componentes de los costos de operación de los diferentes tipos y tecnologías de vehículos y la demanda reflejada en el número de pasajeros en un mismo periodo de tiempo, conforme a la siguiente fórmula general:

𝑇𝑎𝑟𝑖𝑓𝑎 𝑡é𝑐𝑛𝑖𝑐𝑎 = 𝐶𝑜𝑠𝑡𝑜 𝑑𝑒 𝑜𝑝𝑒𝑟𝑎𝑐𝑖ó𝑛

 -------------------------------------------------------------

 𝑁ú𝑚𝑒𝑟𝑜 𝑑𝑒 𝑝𝑎𝑠𝑎𝑗𝑒𝑟𝑜𝑠

Para determinar los costos de operación de los diferentes subsistemas de transporte público, el Administrador del Sistema ~~actualizará y, de ser el caso, pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano~~, **presentará ante el Concejo Metropolitano de Quito un plan de estudio técnico que sustente mediante las normativas nacional y metropolitana vigentes, los valores de los componentes que constan en el Modelo Tarifario de cálculo que dispone y que se describen en el siguiente artículo.**

**Artículo (…). - Esquema de Tarifas sin integración. -** Una vez que se hayan suscrito las adendas a los contratos de operación y nuevas autorizaciones, se aplicarán las siguientes tarifas:

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

**,es la aprobada por el Concejo Metropolitano con base en el sustento técnico que presente el Administrador del Sistema cuyo valor consta en el anexo que es parte integrante de esta sección.**

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 ~~será de $ 0.45 USD (Cuarenta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América).~~

**es la aprobada por el Concejo Metropolitano con base en el sustento técnico que presente el Administrador del Sistema cuyo valor consta en el anexo que es parte integrante de esta sección.**

La tarifa variable por distancia de recorrido para el subsistema de transporte público convencional intracantonal combinado y rural, ~~será de 0,35 USD (Treinta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América)~~ **es la aprobada por el Concejo Metropolitano de acuerdo al sustento técnico que presente el Administrador del Sistema cuyo valor base** y ~~su~~ valor incremental se calculará de acuerdo con las distancias de recorrido fijadas en tramos, conforme se detalla en el ~~Anexo 02 de esta Sección~~ **en el anexo que es parte integrante de esta sección.**

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, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

**DEL FIDEICOMISO.-**

**Artículo (…). - Forma de pago por contraprestación de los servicios del transporte público. -** El Administrador del Sistema definirá las formas y mecanismos de pago a las Operadoras de transporte, según lo establecido en el Modelo de Gestión, con base a la determinación de los costos de operación de cada subsistema y tipología de vehículo, asociados a los grupos o paquetes de rutas asignados, financiado de las fuentes de ingresos tarifarios, no tarifarios y no operacionales”.

Al existir un fideicomiso “que cubra con base a la determinación de los costos de operación de cada subsistema y tipología de vehículo, asociados a los grupos o paquetes de rutas asignados, financiado de las fuentes de ingresos tarifarios, no tarifarios y no operacionales”. **Será sumamente necesario analizar y requerir el respectivo informe técnico sobre el subsidio actual por parte del Municipio de Quito a las empresas operadoras del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito. ¿Qué pasará con el mismo?**

**Tomando en consideración que son 14,000.00 millones de dólares de los Estados Unidos de América que el Municipio de Quito asume por la prestación de este servicio. Por lo que, al irse unificando progresivamente las operadoras del servicio de transporte mediante adendas, hasta transformarse en un Sistema Integrado de Transporte, se deberá plantear los escenarios para continuar o reestructurar el subsidio vigente.**