



Transporte de Pasajeros

COMPañÍA PIONERA DE TRANSPORTE URBANO QUITO

“URBANQUITO S.A.”

INSTITUCIÓN JURÍDICA

2
AHORRO, AYUDA Y CRÉDITO
PARA SUS ASOCIADOS

Garantías del Servicio
Seguridad - Rapidez
Comodidad para los pasajeros

Quito,

Abogado

Pablo Antonio Santillán Paredes

SECRETARIO GENERAL

SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Señora

Laura Altamirano

PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

CONCEJALA METROPOLITANA

Presente.-

De mis consideraciones,

Carlos Fernando Mosquera Galarza, en mi calidad de representante legal de la **COMPañÍA PIONERA DE TRANSPORTE URBANO QUITO URBANQUITO S.A.**, operadora de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, debidamente acreditado para ocupar la silla vacía dentro del proceso de tratamiento del proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria a la Ordenanza 006-2019, sancionada el 03 de octubre de 2019:

En ejercicio del derecho que me asiste, según lo previsto en el artículo 462 del Código Municipal, para actuar con voz y voto en la sesión del Concejo Metropolitano convocada para este día martes 13 de Diciembre de 2022, a las 09h00, dentro del punto VI.3: primer debate del proyecto de “Ordenanza Metropolitana Reformatoria a la Ordenanza 006-2019, sancionada el 03 de octubre de 2019. (Informe de Comisión IC-CMO-2022-005)”, conforme mi exposición durante la sesión del pleno del Concejo, me permito remitir a usted las observaciones al texto del proyecto que se detallan a continuación, para que las mismas sean tratadas en el seno de la Comisión de Movilidad, de forma previa a la emisión del informe para segundo debate:

1. En la exposición de motivos, y a lo largo del texto íntegro de la Ordenanza, debe revisarse la ortografía: “Secretaría de Movilidad” es con tilde y existen varias palabras con el mismo error en la redacción.
2. Para la exposición de motivos y los artículos que componen el proyecto normativo, se cita los informes que la Secretaría de Movilidad emitió como habilitante para el tratamiento de la ordenanza en el seno del Concejo; en estos se puede evidenciar que el análisis se limita exclusivamente al estado del proceso de regularización, el número de unidades habilitadas y aquellas pendientes de habilitación dentro del mismo, así

Quito Digno SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
GADDMQ-SGCM-2022-1551-E

RECEPCIÓN

Fecha: 13 DIC 2022 Hora 11:02

Nº. Hojas: 5

Recibido por: [Firma]

DIRECCION: Esteban Alonso S29-79 y Laureano de La Cruz

Telf.: 4508 547 Cel.: 099 565 6164 / 099 680 0764 • Email: urbanquito2017@gmail.com

QUITO - ECUADOR

como la situación legal de los accionistas de cada operadora. Sin embargo, y conforme se desprende de los mismos informes, Nos. SM-DMGM-2022-0125-IT Y SM-DMGM-2022-0034-IT, que concluyen textualmente:

“Mediante Informe Técnico Nro. SM-DMGM-2022-0034-IT de 02 de febrero de 2022, se recomendó ejecutar las siguientes actividades:

- *Realizar un Censo de las unidades de transporte público debidamente respaldadas, que actualmente se encuentran prestando servicio en el marco de la Ordenanza 128 y sus procesos conexos.*
- *Análisis de la operación actual de las rutas incluidas en la Ordenanza 128.*
- *Actualizar la información de las costumbres de movilización de los usuarios de transporte público en el área de influencia de la Av. Simón Bolívar, mediante un estudio de demanda con encuestas que contenga al menos los siguientes parámetros:*
 - *Análisis de la población objetivo, que se encuentra en los sectores aledaños a la avenida Simón Bolívar y Sectores Internos de Calderón.*
 - *Encuestas origen-destino de la población objetivo.*
 - *Conteos ascenso y descenso por tramos en las unidades de transporte público.*

Las actividades en mención servirán de insumo a fin de que el órgano legislativo pueda contar con elementos de convicción para tomar decisiones que permitan implementar la normativa en torno a la operación del transporte público en la Av. Simón Bolívar y en los sectores internos de la Parroquia de Calderón. De acuerdo a las actividades recomendadas en el citado informe y con el propósito de cumplir con las recomendaciones de la Contraloría General del Estado, la Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad, se encuentra levantando la información del número de unidades que operan en la Av. Simón Bolívar y en los sectores internos de la Parroquia de Calderón.”

Y su recomendación:

“La Secretaría de Movilidad debe realizar el levantamiento de información de parámetros técnicos que determinen el número de unidades necesarias, para prestar el servicio de transporte público en la Av. Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, el cual debe tener un equilibrio de la demanda y oferta, a fin de evitar un déficit para las operadoras y problemas por captar pasajeros, que podrían poner en peligro a los usuarios del transporte público.”



Transporte de Pasajeros

COMPAÑÍA PIONERA DE TRANSPORTE URBANO QUITO

“URBANQUITO S.A.”

INSTITUCIÓN JURÍDICA

AHORRO, AYUDA Y CRÉDITO
PARA SUS ASOCIADOS

Garantías del Servicio
Seguridad - Rapidez
Comodidad para los pasajeros

La Comisión de Movilidad no dio cumplimiento a esta recomendación en la emisión del informe para primer debate, asumiendo que el pronunciamiento de la Secretaría de Movilidad era favorable simplemente, haciendo caso omiso a los temas esenciales, como lo es la situación en general de la oferta de servicio existente en el Corredor Simón Bolívar y la parroquia de Calderón, más aún cuando nos encontramos a puertas de una reorganización de rutas, en la que uno de los componentes dispone la necesaria optimización de la flota vehicular de transporte público en el DMQ, (flota actual 3.037, flota propuesta: 2.522. Optimización de 962 buses tipo), y que para el caso que nos amerita, la Secretaría de Movilidad ha reconocido que el Corredor Simón Bolívar requiere únicamente 159 unidades frente a las 168 que se plantea terminar de regularizar en el proyecto objeto del presente oficio, sin tomar en cuenta que existen además operadoras de transporte público de Quito brindando el servicio en el sector.

Considerando lo señalado, cuestiono entonces aquello que la Comisión de Movilidad ha obviado ¿a qué operadoras o servicios será destinada la flota de las operadoras que están en proceso de regularización desde el 2016? ¿Cuál es el número real de la flota que se requiere en este importante corredor de la ciudad, considerando que del 2016 a la fecha la dinámica de la movilidad ha variado, el porcentaje de viajes en transporte público ha disminuido del 70% al 55% y que debido a los efectos causados por la pandemia del COVID – 19, el resultado final, respecto de la demanda que refleje cualquier estudio, necesariamente va a variar?

Por lo señalado, solicito entonces, se oficie a la Secretaría de Movilidad para que emita un informe actualizado donde conste expresamente el análisis de la operación actual de las rutas incluidas en la Ordenanza No. 128, frente a las unidades que efectivamente se requiere en el sector, con la información actualizada respecto de las costumbres de movilización de los usuarios de transporte público en el área de influencia de la Av. Simón Bolívar, con el estudio de demanda y encuestas que contenga el análisis de la población objetiva, que se encuentra en los sectores aledaños a la avenida Simón Bolívar y Sectores Internos de Calderón, tal como reza su propia recomendación.

3. Se debe corregir la última parte de la exposición de motivos, la Secretaría de Movilidad no explica ni ha justificado técnicamente la forma en que incide la regularización de más unidades en el corredor Simón Bolívar a propósito de la Reestructuración de rutas que se lleva a cabo, como parte del proceso de integración del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, en el que es necesario optimizar flota vehicular y no “regularizar todos los sistemas” como erróneamente se afirma. Considerar que, independientemente de haberse identificado una necesidad en el año 2016 para este propósito, en los últimos 6 años la realidad del servicio de transporte público ha variado y el número de unidades que se requiere en el corredor es menor a las previstas anteriormente, por lo que su única motivación no puede ser la situación legal de los aspirantes que no cumplieron con los requisitos y plazos previstos.

DIRECCION: Esteban Alonso S29-79 y Laureano de La Cruz

Telf.: 4508 547 Cel.: 099 565 6164 / 099 680 0764 • Email: urbanquito2017@ gmail.com

QUITO - ECUADOR

4. Corregir el texto de los considerando octavo, noveno y décimo, que citan:

Que, el letra f) del artículo 55 del COOTAD (...)

Que, el letra q) del artículo 84 del COOTAD (...)

Que, el letra a) del artículo 87 del COOTAD(...)

5. Corregir la redacción de inicio del considerando 20, eliminando "4.1" después del "Que":

"Que, 4.1 artículo 72 de la LOTTTSV (...)"

6. Varios considerandos del proyecto de Ordenanza citan artículos modificados o ya derogados por la Ley reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial del 10 de agosto de 2021. En virtud de aquello, corregir el texto del considerando décimo octavo conforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente, ya que el artículo 56 referido, desde el 10 de agosto de 2021, dice textualmente:

***"Art. 56.- Prestación del servicio de transporte público.-** (Reformado por el Art. 11 de la Ley s/n, R.O. 407-2S, 31-XII-2014; y Sustituido por el Art. 40 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII-2021).- 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.*

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

7. Así mismo, corregir el texto del considerando vigésimo conforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente, ya que el artículo 76 referido, desde el 10 de agosto de 2021, dice textualmente:

***"Art. 72.- Títulos habilitantes de transporte terrestre.-** (Sustituido por el Art. 54 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII-2021).- Son títulos habilitantes de transporte terrestre los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones, contenidos en la presente Ley, los cuales se otorgarán a las personas jurídicas domiciliadas en el Ecuador que tengan capacidad técnica y financiera y que cumplan con los requisitos*



Transporte de Pasajeros

COMPAÑÍA PIONERA DE TRANSPORTE URBANO QUITO

“URBANQUITO S.A.”

INSTITUCIÓN JURÍDICA

AHORRO, AYUDA Y CRÉDITO
PARA SUS ASOCIADOS

Garantías del Servicio
Seguridad - Rapidez
Comodidad para los pasajeros

exigidos en la Ley y los reglamentos; y, también a personas naturales para el servicio por cuenta propia y alternativo comunitario rural excepcional.

La prestación del servicio de transporte público de pasajeros de forma directa por parte del Estado no requiere de un contrato de operación. En este caso, la institución prestadora del servicio observará las políticas y lineamientos que se dicten por parte de la autoridad de tránsito y transporte terrestre competente dentro de su jurisdicción y en el ámbito de sus competencias, para su correcta operación.”

8. Así mismo, corregir el texto del considerando vigésimo primer conforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente, ya que el artículo 75 referido, desde el 10 de agosto de 2021, dice textualmente:

*“Art. 75.- **Títulos habilitantes otorgados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados.**- (Sustituido por el Art. 36 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011; por el Art. 17 de la Ley s/n, R.O. 407-2S, 31-XII-2014; y por el Art. 58 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII-2021).- Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, dentro de su jurisdicción y en el ámbito de su competencia, otorgar los siguientes títulos habilitantes:*

a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, dentro del ámbito intracantonal; y,

En las jurisdicciones donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados no ejerzan la competencia de tránsito, será la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la que otorgue los respectivos títulos habilitantes.”

9. Corregir el texto del considerando vigésimo segundo conforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente, ya que el artículo 76 referido, desde el 10 de agosto de 2021, dice textualmente:

*“Art. 76.- **Del Contrato, Permiso o Autorización para la prestación de servicios de transporte público.**- (Sustituido por el Art. 59 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII-2021).- El contrato de operación para la prestación del servicio de transporte público de personas, animales y/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.”*

DIRECCION: Esteban Alonso S29-79 y Laureano de La Cruz

Telf.: 4508 547 Cel.: 099 565 6164 / 099 680 0764 • Email: urbanquito2017@gmail.com

QUITO - ECUADOR

10. Corregir el texto del considerando vigésimo tercer conforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente, ya que el artículo 78 referido, desde el 10 de agosto de 2021, dice textualmente:

"Art.- 78.- Exclusividad en clases de automotor.- (Sustituido por el Art. 65 de la Ley s/n R.O. 512-5S, 10-VIII-2021).- Toda operadora de transporte terrestre que esté autorizada para la prestación del servicio, deberá hacerlo única y exclusivamente en las clases de automotores que el Reglamento determine, dependiendo de su clase y tipo.

El contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el Reglamento."

11. Respecto del artículo 1 del proyecto:

11.1. Señalar que la Secretaría de Movilidad ejecutará las "acciones necesarias" sin especificar cuáles son esas, dará cabida a interpretaciones posteriores. La norma debe ser clara de tal forma que su ejecución no dependa de los funcionarios de turno, al contrario, que de forma independiente a esta administración o aquella que vendrá, los servidores públicos sepan qué hacer y cómo hacerlo. Solicito que en el artículo 1 se detallen y precisen cuáles serán esas acciones que la Secretaría debe emprender los primeros 60 días posteriores a la aprobación de la Ordenanza, para la emisión de los informes correspondientes, detallados en las letras a y b del artículo 1 referido.

11.2. Aclarar también si las "acciones necesarias" serán las que deban ejecutarse dentro de los 60 días contados a partir de la aprobación de la Ordenanza o de forma posterior a estos.

11.3. Precisar en el primer inciso del artículo 1, expresamente, que los informes a ser emitidos por la Secretaría de Movilidad, en el marco de la Ordenanza reformativa, deberán ser presentados ante el Concejo Metropolitano.

11.4. En el artículo 1, incorporar luego de la letra b, un literal c con el siguiente texto:

"c. Análisis de la operación actual del Servicio de Transporte Público Intracantonal, en el corredor Avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la Parroquia Calderón, con la oferta real de unidades que se requieren en el corredor conforme el Plan de reestructuración de rutas de transporte público del DMQ."



COMPAÑÍA PIONERA DE TRANSPORTE URBANO QUITO
"URBANQUITO S.A."
INSTITUCIÓN JURÍDICA

AHORRO, AYUDA Y CRÉDITO
PARA SUS ASOCIADOS

Garantías del Servicio
Seguridad - Rapidez
Comodidad para los pasajeros

- 11.5. En la letra b del artículo 1, especificar quién deben iniciar las acciones judiciales y administrativas dispuestas y sobre quién: ¿a quienes no cumplieron? ¿A las operadoras? o ¿A los funcionarios?.
- 11.6. Solicito incluir después de la frase: "En este proceso" el texto entre comas: ", para la habilitación vehicular dentro del Contrato de Operación correspondiente,"
- 11.7. En todo el texto del artículo 1 y de la Ordenanza, se debe reemplazar la expresión "permiso de operación" por "Contrato de Operación", por ser el título habilitante correcto al tratarse de un servicio de transporte público de pasajeros, en los términos que prevé la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- 11.8. En el sexto inciso del artículo 1, respecto a la distribución del paquete accionario de las empresas creadas al amparo de este proceso de regularización, si bien es facultad del Municipio establecer requisitos para las operadoras de transporte terrestre en la obtención de títulos habilitantes, también se debe considerar que de acuerdo con la Ley de Compañías las acciones de una Compañía Anónima por su naturaleza son de libre negociación, es decir, su transferencia o venta depende exclusivamente de la voluntad de su titular y ninguna persona puede obligar a un accionista, dentro de una sociedad de capital, a devolver sus acciones o retirarse de la empresa, por lo tanto, existe una alta probabilidad y riesgo de no cumplir con lo dispuesto por el Concejo en el plazo dispuesto en este artículo del proyecto de Ordenanza.

Con esta consideración, tal como lo prevé el Código Municipal para las operadoras que incurren en concentración de capital en la administración de sus acciones y participaciones, solicito se incorpore, al final del inciso sexto, la consecuencia de este incumplimiento con el siguiente texto:

"Su incumplimiento será causal de revocatoria del Contrato de Operación otorgado, para lo cual la Secretaría de Movilidad iniciará el procedimiento administrativo de sanción conforme lo previsto en el Código Orgánico Administrativo, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Código Municipal."

- 11.9. En el penúltimo inciso del artículo 1, solicito se aclare expresamente la acción administrativa de la Ordenanza 0128-2016 que las unidades deben cumplir en la temporalidad referida, toda vez que es condicionante y podría ser el pretexto para una nueva prórroga de plazo.

DIRECCION: Esteban Alonso S29-79 y Laureano de La Cruz

Telf.: 4508 547 Cel.: 099 565 6164 / 099 680 0764 • Email: urbanquito2017@gmail.com

QUITO - ECUADOR

11.10. En el artículo 1 se debe incluir expresamente cuál es el plazo que se otorga a la Secretaría de Movilidad para el cierre definitivo del proceso de regularización, de tal forma que se configure una obligación de hacer que permita al Concejo Metropolitano fiscalizar su cumplimiento. El texto como está planteado faculta ampliar plazos para el cierre definitivo y sin embargo no establece una fecha exacta de cierre del mismo.

12. En la Disposición Transitoria Segunda, considerando el proceso de reestructuración de rutas del DMQ, solicito reemplazar el texto de la Disposición Transitoria Segunda por el siguiente texto:

“Segunda: Para la consolidación e implementación del Plan de Reestructuración de Rutas del Transporte Público de Pasajeros de Quito, la Secretaría de Movilidad incluirá la revisión y análisis de todos los servicios que tengan incidencia en la Av. Simón Bolívar y en los sectores internos de la Parroquia Calderón, que permita lograr la mayor cobertura territorial y que incluya los sectores periféricos. La optimización de servicios se realizará conforme los criterios a ser aplicados a todo el Subsistema de Transporte Convencional, Urbano, Rural y combinado del Distrito.”

13. La Secretaría de Movilidad llevó a cabo, en el mes de junio de 2021, el primer Concurso Público de Asignación de Rutas ejecutado por la Municipalidad, cuyos resultados fueron observados por la Procuraduría General del Estado y fueron objeto de acciones judiciales en contra de los oferentes que participaron, juicios tendientes a declarar la nulidad de los Contratos de Operación suscritos a su favor, situación jurídica que deja en la expectativa a las rutas de la avenida Simón Bolívar constantes entonces en el paquete de rutas No. 13 que fue adjudicado a una operadora y que a la presente fecha se encuentran en litigio. En tal virtud y sin perjuicio de la reforma a la ordenanza 017 que el Concejo aprobó, solicito se oficie a la Procuraduría Metropolitana para que emita su informe respecto de la procedencia del proyecto de Ordenanza reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 006, considerando las acciones judiciales iniciadas en contra del ganador del concurso público de rutas y frecuencias, a quien se adjudicó el paquete de rutas No. 13: Av. Simón Bolívar, considerando que desde la Secretaría de Movilidad se ha informado que de las rutas en litigio no pueden disponerse.

En ejercicio de mi derecho previsto en el artículo 462 del Código Municipal, solicito que por Secretaría General sean incorporadas las observaciones detalladas en el presente oficio y de forma previa a dar continuidad al tratamiento del presente proyecto de Ordenanza, se cuente con los habilitantes correspondientes, esto es, el informe técnico actualizado de la Secretaría de Movilidad y de la Procuraduría Metropolitana solicitado en el presente oficio.



COMPAÑÍA PIONERA DE TRANSPORTE URBANO QUITO
“URBANQUITO S.A.”
INSTITUCIÓN JURÍDICA

AHORRO, AYUDA Y CRÉDITO
PARA SUS ASOCIADOS

Garantías del Servicio
Seguridad - Rapidez
Comodidad para los pasajeros

Atentamente,

Carlos Fernando Mosquera Galarza

COMPAÑÍA PIONERA DE TRANSPORTE URBANO QUITO URBANQUITO S.A.
ACREDITADO SILLA VACÍA

