



Orlando Núñez Acurio.
Concejal

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

Oficio Nro. GADDMQ-DC-OTNA-2020-0265-O

Quito, D.M., 10 de noviembre de 2020

Asunto: PROYECTO DE ORDENANZA REFORMATORIA DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Adjunto a la presente, sírvase encontrar las observaciones realizadas al Proyecto de Ordenanza Reformativa 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, propuesto por parte del Secretario de Movilidad, y que será tratado como uno de los puntos del orden del día en la sesión de Concejo No. 103, del día de hoy martes 10 de noviembre de 2020.

Por la atención que se sirva dar a la presente, le anticipo mi agradecimiento.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Sr. Orlando Toshiro Nuñez Acurio
**CONCEJAL METROPOLITANO / PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
EDUCACIÓN Y CULTURA**

Anexos:

- OBSERVACIONES AL PROYECTO DE ORDENANZA.docx

Dirección: Venezuela entre Chile y Espejo (Palacio Municipal), 2do piso.
Teléfonos: 3952300-3952500 **Ext.** 12365
Quito-Ecuador

OBSERVACIONES AL PROYECTO DE ORDENANZA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

En la pagina 3, tercer párrafo, se corrija de acuerdo al texto: “con la regulación de tarifas de los servicios de transporte terrestre interprovincial e interprovincial” por el siguiente: “intercantonal e interprovincial”.

CONSIDERANDOS:

QUE, de acuerdo al Artículo 313 de la Constitución de la República del Ecuador: “Los sectores estratégicos de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social. Se considera el transporte como un sector estratégico de la economía nacional”

CUERPO DE LA ORDENANZA:

En la página 17, artículo sin número referente al “Modelo de Gestión”, corresponde realizar un llamado de atención ante el devenir histórico de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, para su adecuado manejo y funcionamiento de acuerdo al avance que significa la nueva propuesta de Ordenanza en la que prima la calidad de servicio a los pasajeros, con estándares de limpieza, seguridad y buen trato. Para esto, corresponde solicitar especial énfasis en que la empresa, busque los adecuados mecanismos de gestión propia o incluso con participación internacional a fin de elevar la calidad del servicio a la ciudadanía.

En la página 19, artículo sin número, referente a “Componentes”, sugiero incluir los siguientes:

“c) Costos financieros: Obligaciones con terceros sobre inversiones”

“d) Costos de capital: Tasa de rendimiento sobre las inversiones propias del operador.”

Estos componentes si bien son propios de los operadores de transporte, es necesario su publicación, ya que transparenta la gestión del servicio público de cara al ente rector de la Movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS:

SEXTA: Reemplazar el plazo de 180 días a 90 días.

Esta sugerencia es en la consideración que tanto el fidecomiso, como el sistema de recaudo estén estructurados en el primer trimestre del año, tiempo en el cual se podría estimar el funcionamiento público del servicio de transporte del METRO de Quito.

SÉPTIMA: reemplazar el actual texto por el siguiente:

“ El Administrador del Sistema, en el término de 30 días, contados a partir de la

sanción de la presente ordenanza, propondrá al Concejo Metropolitano los mecanismos y acciones que corresponda para la creación del Fondo Metropolitano de Transporte y Movilidad, tendientes a garantizar la sustentabilidad y continuidad de la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.”

NOVENA: inclúyase la siguiente propuesta:

“El modelo económico tarifario, se revisará de forma bianual, bajo parámetros técnicos que presente la Secretaría de Movilidad a la Comisión de Movilidad y este a su vez, para el análisis y resolución del Concejo en claro enfoque de tarifa socialmente justa”

DISPOSICIÓN DEROGATORIA:

Inclúyase en la disposición derogatoria única los artículos IV.2.11 del Código Municipal.

Esta observación se establece en pro de fortalecer la gestión del sistema de transporte público privado en respeto a las competencias del sector privado poniendo como prioridad la calidad del servicio a la ciudadanía.