

Concejala María Fernanda Racines
Presidenta de la Comisión de Movilidad
Concejo Metropolitano de Quito
Ciudad de Quito

Asunto: Observaciones al Proyecto de Ordenanza para el Régimen Administrativo del "Servicio de Entregas a Domicilio" (Delivery) y solicitud de comparecencia.

Estimada Concejala Racines,

En nombre de la Cámara de Innovación y Tecnología Ecuatoriana (CITEC), gremio que representa a más de 240 empresas nacionales y extranjeras que operan en el sector de las tecnologías de la información y cuya misión es posicionar el desarrollo tecnológico como eje transversal para el progreso del país, y en representación de las principales plataformas digitales que operan en Ecuador, nos dirigimos respetuosamente a usted y a los miembros de la Comisión de Movilidad para presentar nuestras observaciones al proyecto de ordenanza que establece el Régimen Administrativo para la prestación del "Servicio de Entregas a Domicilio" (Delivery) que se encuentra en discusión en el Concejo Metropolitano de Quito.

Deseamos expresar nuestro interés en colaborar de manera constructiva con las autoridades locales para lograr regulaciones que promuevan un ambiente propicio para la prestación de servicios de entregas a domicilio, al tiempo que garantizan la seguridad y la calidad de dicho servicio para los ciudadanos de Quito. Consideramos que podríamos elaborar una propuesta normativa que agrupe a más actores y tome en cuenta la operación del ecosistema digital, no obstante, a continuación, nos permitimos presentar nuestras observaciones principales sobre el proyecto actual:

- 1. Órganos de control (Art. 3):** al estar el objetivo y finalidad de la ordenanza orientada a la vigilancia y control de tránsito en las vías, los órganos competentes deberían ser únicamente la Secretaría de Movilidad, quien será responsable de la regulación y control administrativo, y la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT), quien será responsable del control operativo.
- 2. Sujetos de control (Art. 4):** se sugiere eliminar el término "*fiscalización*" ya que las entidades de control no fiscalizan, sino controlan y sancionan siguiendo el debido proceso.
- 3. Definiciones (Art. 5):** el texto define al "*prestador del servicio [de entregas a domicilio] (delivery)*" como aquella "*persona natural, o jurídica que se constituye de conformidad con las disposiciones legales vigentes, cuyo objeto es la venta de productos y/o brindar servicios, teniendo como complemento el servicio de transporte y entrega rápida a través de vehículos menores motorizados o no motorizados*". Sin embargo, a lo largo del documento no queda claro a quien se refiere, por ello, es necesario que esta definición tome en cuenta el modelo de negocio bajo el que operan las plataformas digitales, quienes intermedian los servicios que prestan los conductores, como personas naturales, y los conectan con el usuario final y los comercios.

- 4. Registro y Catastro (Art. 6, 7, 8):** la experiencia internacional (ej. Buenos Aires, Lima) ha demostrado que los registros voluntarios en línea por parte de cada repartidor son la manera más efectiva para que las ciudades puedan ejercer control sobre el servicio. En ese sentido, sugerimos que sean los propios conductores quienes sean los encargados de registrarse, ellos y sus vehículos, ante la autoridad competente, en este caso la AMT y no la AMC. Las plataformas digitales que intermedian los servicios de delivery no pueden ser las responsables de registrar a los conductores y los vehículos que emplean, dado que no tienen conductores en nómina ni tampoco poseen flotas de vehículos de reparto. **Distintivo de Identificación Vehicular y Personal (Art. 9):** el texto plantea que una vez realizado el registro y revisión, el órgano competente otorgará un distintivo de identificación, el cual deberá ser colocado en el vehículo y ser portado por el conductor; lo cual refuerza el argumento de que el trámite del registro debe ser realizado de manera personal por los conductores. Al ser un servicio que se realiza al aire libre, sugerimos que el distintivo sea digital (e.g. código QR).
- 5. Declaración juramentada de responsabilidad (Art. 7):** el texto establece la obligación de que las empresas presenten una declaración juramentada mediante la cual asumen la responsabilidad por la prestación del servicio de transporte de reparto y entrega rápida en vehículos menores. En este sentido, es importante precisar que de acuerdo a la naturaleza de los aplicativos de reparto, estos fungen como intermediarios entre el usuario final (consumidor final) y el aliado y/o comercio (e.g. restaurante) que entrega el pedido. Por ende, la función que realiza el aplicativo a través de las empresas que lo administran es de un intermediador digital motivo por el cual no se podría imponer la responsabilidad directamente a la empresa de tecnología. Se debe tener en consideración que pueden existir retrasos en la entrega del producto debido a retrasos en tiempos de producción de los restaurantes, días festivos de alta demanda, accidentes de repartidores, etc., y estas son circunstancias que escapan el control de las empresas de plataformas. Adicionalmente, es importante mencionar que las empresas cuentan con seguros que cubren a los conductores en el caso de que sufran algún tipo de accidente durante la prestación del servicio de reparto.
- 6. Responsabilidad solidaria de las empresas (Art. 10):** el texto establece que las empresas tendrán responsabilidad de ejercer labores de control (e.g. controlar que los conductores porten documentos, prohibir que los conductores utilicen el espacios públicos no autorizados, controlar que los conductores porten elementos de seguridad y no conduzcan bajos los efectos de sustancias estupefacientes, etc.), y además serán solidariamente responsables respecto del incumplimiento de las obligaciones de los conductores, siendo pasibles de las sanciones respectivas. Esta disposición resulta desproporcionada e inconstitucional, en virtud que dichas labores de control son de competencia de la AMT, y de que las obligaciones de tránsito responden a acciones personales de terceros que escapan de la competencia de las empresas.
- 7. Obligación de portar uniforme (Art. 11):** toda vez que por la naturaleza del modelo de negocio los conductores pueden prestar sus servicios a través de distintas plataformas, sería incongruente que estén obligados a usar un uniforme.
- 8. Prohibición de circular con un acompañante (Art. 12)** Esta prohibición, es innecesaria pues en Ecuador ya se encuentra vigente el Reglamento emitido por la

Agencia Nacional de Tránsito que prohíbe la circulación de dos personas en una motocicleta en todo el territorio nacional. Se puede caer en duplicidad de normas y en el caso de la Ordenanza, siendo una de menor jerarquía. Este punto es una realidad para con las disposiciones de la ordenanza que establecen sanciones que ya se encuentra tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal.

Estamos dispuestos a brindar información adicional y a participar en una comisión general y en todos los espacios que se abran a efectos de discutir la regulación, con el propósito de explicar en detalle el modelo de operación de las plataformas digitales y cómo estas observaciones pueden contribuir a una regulación efectiva y justa.

Agradecemos su atención a estas observaciones y esperamos una colaboración fructífera para lograr una regulación equitativa y efectiva del servicio de entregas a domicilio en la ciudad de Quito.

Atentamente,

Elizabeth Gisela Montalvo Chedraui
DIRECTORA EJECUTIVA
CÁMARA DE INNOVACIÓN
Y TECNOLOGÍA ECUATORIANA