

**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

COMISIÓN DE MOVILIDAD -EJE TERRITORIAL-

INFORME DE COMISIÓN No. IC-ORD-CM-2023-002

**INFORME DE COMISIÓN PARA QUE EL CONCEJO
METROPOLITANO DE QUITO CONOZCA Y TRATE EN PRIMER
DEBATE EL PROYECTO DE "ORDENANZA METROPOLITANA
REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORA LAS
NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE
TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO"**

MIEMBROS DE LA COMISIÓN:

Fernanda Racines Corredores - Presidenta de la Comisión de Movilidad

Cristina López Gómez de la Torre - Vicepresidente de la Comisión de
Movilidad

Diana Cruz Murillo – Integrante de la Comisión de Movilidad

Joselyn Mayorga Salazar - Integrante de la Comisión de Movilidad

Wilson Merino Rivadeneira – Integrante de la Comisión de Movilidad

Quito, Distrito Metropolitano, 18 de diciembre de 2023.

1. OBJETO DEL INFORME:

El presente instrumento tiene por objeto poner en conocimiento del Alcalde Metropolitano y del Concejo Metropolitano de Quito, el Informe para Primer Debate de la Comisión de Movilidad, emitido durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria Nro. 005, realizada el lunes, 18 de diciembre de 2023, respecto del proyecto de **"ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORA LAS NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO"**, de conformidad con lo previsto en los artículos 43, letra a), 67.16, 67.17 y 67.63 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

2. ANTECEDENTES E INFORMES TÉCNICOS:

2.1.- Mediante oficio Nro. GADDMQ-DC-RCMF-2023-0356-O, de 10 de noviembre de 2023, la Concejala Metropolitana Fernanda Racines Corredores, presentó el proyecto de **"ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORA LAS NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO."**;

2.2.- Mediante oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2023-4697-O, de 12 de noviembre de 2023, al amparo de lo establecido en el artículo 67.57 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, la Dra. Libia Fernanda Rivas Ordóñez, en su calidad de Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, solicitó a la Procuraduría Metropolitana la emisión del respectivo *"Informe no vinculante"*;

2.3.- El Mgs. Diego Fernando Pereira Orellana, Subprocurador de Asesoría General atiende el requerimiento detallado en el numeral 2.2. de este informe, mediante el oficio Nro. GADDMQ-PM-2023-4882-O, el 14 de noviembre de 2023, adjuntando el Informe Jurídico No Vinculante Nro. 001-2023;

2.4.- Mediante memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2023-1055-M, de 15 de noviembre de 2023, la Dra. Libia Fernanda Rivas Ordóñez, en su calidad de Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, notificó a la presidencia de la Comisión de Movilidad la calificación del presente proyecto de

ordenanza, conjuntamente con el Informe No Vinculante Nro. 001-2023, a efectos de que se inicie con el tratamiento del referido proyecto de ordenanza;

2.5.- Durante el desarrollo de la Sesión Nro. 002 - Extraordinaria, de 17 de noviembre de 2023, convocada mediante memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2023-1067-M, se avocó conocimiento e inicio el tratamiento del proyecto de **"ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL COÑADIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORA LAS NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO METRO DE QUITO"**;

2.6.- Adicionalmente, en la referida Sesión de la Comisión de Movilidad, se conoció el cronograma para el tratamiento del Proyecto de **"ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CODIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORA LAS NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO METRO DE QUITO"**;

2.7.- Dentro de la fase de socialización, la Comisión de Movilidad recibió los criterios, aportes y observaciones de los ciudadanos, organizaciones, concejales y funcionarios municipales, a través de comisiones generales y comparencias, dentro del tratamiento en Primer Debate de este Proyecto de Ordenanza, conforme se detalla a continuación:

No.	SESIÓN	FECHA	PERSONA / FUNCIONARIO / CONCEJAL	ORGANIZACIÓN / ENTIDAD
1	Extraordinaria Nro. 002	Viernes, 17 de noviembre de 2023	Fernanda Racines	Concejala Metropolitana de Quito
2	Extraordinaria Nro. 002	Viernes, 17 de noviembre de 2023	Víctor Hugo Villacrés	Gerente de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito
3	Extraordinaria Nro. 004	Viernes, 01 de diciembre de 2023	Sonia García	Directora del Centro de Planificación y Estudios Sociales / CEPLAES
4	Extraordinaria Nro. 004	Viernes, 01 de diciembre	Verónica Sevilla	Presidenta del Directorio de la Empresa Operadora

		de 2023		Metro de Medellín Transdev
5	Ordinaria Nro. 014	Miércoles, 13 de diciembre de 2023	Alex Pérez Cajilema	Secretario de Movilidad
6	Ordinaria Nro. 014	Miércoles, 13 de diciembre de 2023	Víctor Hugo Villacrés	Gerente de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito
7	Ordinaria Nro. 014	Miércoles, 13 de diciembre de 2023	Ernesto Anzieta	Director Metropolitano de Gestión de la Seguridad Ciudadana
8	Ordinaria Nro. 014	Miércoles, 13 de diciembre de 2023	Grace Tul	Especialista Jurídica de la Agencia Metropolitana de Control
7	Ordinaria Nro. 014	Miércoles, 13 de diciembre de 2023	Javier Achig	Inspector del Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano

Se deja expresa constancia de que el presente proyecto de ordenanza, de conformidad con el párrafo final del artículo 67.57 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, siempre estuvo disponible para conocimiento de la ciudadanía;

2.8.- Se recibieron durante el tratamiento en Primer Debate de este Proyecto de Ordenanza, los informes técnicos y jurídicos de las entidades municipales que se detallan a continuación:

No.	COMUNICACIÓN	FECHA	FUNCIONARIO	ENTIDAD /CARGO
1	Oficio Nro. GADDMQ-AMC- SMC-2023-0765-O	Viernes, 24 de noviembre de 2023	Lira De La Paz Villalva Miranda	Supervisora de la Agencia Metropolitana de Control
2	Oficio Nro. SM-2023-3205-O	Martes, 05 de diciembre de 2023	Alex Daniel Pérez Cajilema	Secretario de Movilidad

3	Oficio Nro. GADDMQ- CACMQ-2023-1746- OF	Martes, 05 de diciembre de 2023	Washington Gerardo Martínez Suasnavas	Director General del Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano de Quito
4	Memorando Nro. GADDMQ-SGSG- 2023-0528-M	Jueves, 07 de diciembre de 2023	Ernesto Miguel Anzieta Reyes	Secretario General de Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos (S)
5	Oficio Nro. EPMMQ-GG-2023- 0906-O	Lunes, 11 de diciembre de 2023	Víctor Hugo Villacrés Endara	Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito

2.9.- En la Sesión Ordinaria No. 014, realizada el miércoles, 13 de diciembre de 2023, la Comisión de Movilidad, durante el tratamiento del segundo punto del orden del día: “2. Comparecencia para conocer los informes técnicos frente al Proyecto de Ordenanza denominada “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORA LAS NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO”, de las siguientes entidades: Gerente Metro de Quito,.-Secretaría de Movilidad,.-Secretaría de Seguridad,.-Agencia Metropolitana de Control,.-Cuerpo de Agentes Metropolitanos de Control.”; **resolvió:**

Se conforme una mesa de trabajo junto con los equipos de asesores y las entidades municipales competentes para que se elabore para la siguiente sesión de la Comisión la propuesta de texto final del Proyecto de “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORA LAS NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO”.

Disponer a la Secretaría elabore para la siguiente sesión de la Comisión el borrador de informe para Primer Debate del Proyecto de “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORA LAS

NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO”;

2.10.- Durante el tratamiento y hasta la aprobación del Informe para Primer Debate del proyecto de **“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORA LAS NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO”**, se recibieron observaciones por escrito de las Concejales Metropolitanas que a continuación se detalla:

No.	OFICIO/MEMORANDO	CONCEJAL/A	FECHA
1	Oficio Nro. GADDMQ-DC-CMDL-2023-0364-O	Diana Cruz	18 de diciembre de 2023

2.11.- La Comisión de Movilidad, durante la Sesión Extraordinaria Nro. 005, realizada el lunes, 18 de diciembre de 2023, producto de conocer, debatir y procesar las observaciones recibidas por los diferentes Concejales y Concejales Metropolitanos, así como, revisar los informes técnicos y jurídicos emitidos por las diferentes entidades municipales, aprobó la moción planteada por la Concejala Metropolitana Fernanda Racines Corredores, a través de la cual se resolvió: **“Aprobar el Informe para Primer Debate y el texto final del Proyecto de “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORA LAS NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO”**.”

3. BASE NORMATIVA:

3.1. Constitución de la República del Ecuador:

“Art. 53.- Las empresas, instituciones y organismos que presten servicios públicos deberán incorporar sistemas de medición de satisfacción de las personas usuarias y consumidoras, y poner en práctica sistemas de atención y reparación. (...) El Estado responderá civilmente por los daños y perjuicios causados a las personas por negligencia y descuido en la atención de los servicios públicos que estén a su cargo, y por la carencia de servicios que hayan sido pagados.”;

“Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas: (...) 25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características. (...)”;

“Art. 76.- En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

- 1. Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes.*
- 2. Se presumirá la inocencia de toda persona, y será tratada como tal, mientras no se declare su responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada.*
- 3. Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza; ni se le aplicará una sanción no prevista por la Constitución o la ley. Sólo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento.*
- 4. Las pruebas obtenidas o actuadas con violación de la Constitución o la ley no tendrán validez alguna y carecerán de eficacia probatoria.*
- 5. En caso de conflicto entre dos leyes de la misma materia que contemplen sanciones diferentes para un mismo hecho, se aplicará la menos rigurosa, aún cuando su promulgación sea posterior a la infracción. En caso de duda sobre una norma que contenga sanciones, se la aplicará en el sentido más favorable a la persona infractora.*
- 6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.*
- 7. El derecho de las personas a la defensa (...)”;*

“Art. 82.- El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.”

“Art. 226.- Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones

para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”;

“Art. 227.- La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.”;

“Art. 238.- Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional.

Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales.”;

“Art. 240.- Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales (...);”;

“Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: (...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.”;

“Art. 266.- Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales”;

3.2. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización:

“Art. 5.- La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la Constitución de la República del Ecuador comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos

niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Esta autonomía se ejercerá de manera responsable y solidaria (...);

“Art. 7.-Facultad normativa.- Para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los consejos regionales y provinciales concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial.

El ejercicio de esta facultad se circunscribirá al ámbito territorial y a las competencias de cada nivel de gobierno, y observará lo previsto en la Constitución y la Ley. (...);

“Art. 29.-Funciones de los gobiernos autónomos descentralizados.- El ejercicio de cada gobierno autónomo descentralizado se realizará a través de tres funciones integradas:

- a) De legislación, normatividad y fiscalización;*
- b) De ejecución y administración; y,*
- c) De participación ciudadana y control social.”;*

“Art. 53.-Naturaleza jurídica.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera. Estarán integrados por las funciones de participación ciudadana; legislación y fiscalización; y, ejecutiva previstas en este Código, para el ejercicio de las funciones y competencias que le corresponden.

La sede del gobierno autónomo descentralizado municipal será la cabecera cantonal prevista en la ley de creación del cantón.”;

“Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley; (...) f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal; (...);

“Art. 83.- Naturaleza jurídica.- Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos descentralizados son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera. Estarán integrados por las funciones de participación ciudadana; legislación y fiscalización; y, ejecutiva previstas en este Código y el estatuto de autonomía para el ejercicio de las funciones y competencias que les corresponden y las que asuman de los otros niveles de gobierno autónomo descentralizado.

Al distrito metropolitano autónomo, le corresponderá un único gobierno metropolitano autónomo descentralizado, constituido y organizado de conformidad con la Constitución, este Código y su estatuto de autonomía.

La sede del gobierno del distrito metropolitano autónomo será la cabecera cantonal, o aquella que prevea el estatuto de autonomía. En el caso de constituirse distritos metropolitanos, su territorio no dejará de ser parte del territorio de la provincia a la que pertenece.”;

“Art. 84.- Funciones.- Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: (...)

f) Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley, y en dicho marco, prestar los servicios públicos y construir la obra pública distrital correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad y continuidad, solidaridad, subsidiariedad, participación y equidad; (...)

q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio;”;

“Art. 87.- Al concejo metropolitano le corresponde: (...) a) Ejercer la facultad normativa en materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones”;

“Art. 116.- (...) Las facultades son atribuciones para el ejercicio de una competencia por parte de un nivel de gobierno. Son facultades la rectoría, la planificación, la regulación, el control y la gestión, y son establecidas por la Constitución o la ley. Su ejercicio, a excepción de la rectoría, puede ser concurrente. (...) La regulación es la capacidad de emitir la normatividad

necesaria para el adecuado cumplimiento de la política pública y la prestación de los servicios, con el fin de dirigir, orientar o modificar la conducta de los administrados. Se ejerce en el marco de las competencias y de la circunscripción territorial correspondiente. (...)”;

“Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma: (...)

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

(...)

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código. (...)”;

“Art. 327.- Clases de comisiones.- Las comisiones serán permanentes; especiales u ocasionales; y, técnicas. Tendrán la calidad de permanente, al menos, la comisión de mesa; la de planificación y presupuesto; y, la de igualdad y género. Los órganos normativos de los gobiernos autónomos descentralizados regularán su conformación, funcionamiento y operación, procurando implementar los derechos de igualdad previstos en la Constitución, de acuerdo con las necesidades que demande el desarrollo y cumplimiento de sus actividades. (...)”;

3.3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

“Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.”;

“Art. 3A.- Prioridad de movilidad.- El Estado garantizará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente el medio y la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes y servicios, con los límites establecidos por la autoridad competente.

Para el establecimiento de la política pública en la materia, se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad.

Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos del presupuesto, en el siguiente orden:

- 1. Peatones, especialmente las personas pertenecientes a grupos de atención prioritaria;*
- 2. Biciusuarios y usuarios de vehículos de tracción humana;*
- 3. Servicio de transporte público de pasajeros;*
- 4. Servicio de transporte comercial y de carga; y,*
- 5. Transporte particular.”;*

“Art. 30.4.- Atribuciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar. (...)”;

“Art. 30.5.- Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales Metropolitanos y Municipales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados tendrán las siguientes competencias: (...) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; (...) h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector; (...) k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y

las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales (...)”;

“Art. 47.- El transporte terrestre de personas, animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, dentro del ámbito de su competencia, realizarán los estudios de costos reales de mercado, que permitirán establecer los ajustes tarifarios correspondientes cada dos años a esta actividad económica estratégica del Estado.”;

“Art. 54.- Aspectos de atención en la prestación del servicio de transporte terrestre.- La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:

- a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, niñas y niños;*
- b) La eficiencia en la prestación del servicio;*
- c) La protección ambiental;*
- d) La prevalencia del interés general por sobre el particular; y,*
- e) Tarifas técnicas, justas y equitativas para la ciudadanía y las operadoras de transporte público y comercial.”;*

“Art. 55.- El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.”;

“Art. 65.- Ámbitos de operación del servicio de transporte público.- El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intraprovincial e internacional.”;

“Art. 75.- Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas

competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda:

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.”;

“Art. 76.- Del Contrato, Permiso o Autorización para la prestación de servicios de transporte público.- 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.

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

(...);

“Art. 201.- Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a:

- a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente;*
- b) Exigir de los operadores la observancia de las disposiciones de la Ley y sus reglamentos;*
- c) Que se otorgue un comprobante o etiqueta que ampare el equipaje, en rutas intraprovinciales, interprovinciales e internacionales; y, en caso de pérdida al pago del valor declarado por el pasajero;*
- d) Denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte de conformidad con la normativa vigente;*
- e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y,*
- f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.”;*

“Art. 202.- Los usuarios o pasajeros del servicio de transporte público y comercial tendrán las siguientes obligaciones: (...) i) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos. (...)”;

3.4. Código Orgánico Administrativo:

“Art. 7.- Principio de desconcentración. La función administrativa se desarrolla bajo el criterio de distribución objetiva de funciones, privilegia la delegación de la repartición de funciones entre los órganos de una misma administración pública, para descongestionar y acercar las administraciones a las personas.”;

“Art. 16.- Principio de proporcionalidad. Las decisiones administrativas se adecúan al fin previsto en el ordenamiento jurídico y se adoptan en un marco del justo equilibrio entre los diferentes intereses. No se limitará el ejercicio de los derechos de las personas a través de la imposición de cargas o gravámenes que resulten desmedidos, en relación con el objetivo previsto en el ordenamiento jurídico.”;

“Art. 22.- Principios de seguridad jurídica y confianza legítima. Las administraciones públicas actuarán bajo los criterios de certeza y previsibilidad.

La actuación administrativa será respetuosa con las expectativas que razonablemente haya generado la propia administración pública en el pasado. La aplicación del principio de confianza legítima no impide que las administraciones puedan cambiar, de forma motivada, la política o el criterio que emplearán en el futuro.

Los derechos de las personas no se afectarán por errores u omisiones de los servidores públicos en los procedimientos administrativos, salvo que el error u omisión haya sido inducido por culpa grave o dolo de la persona interesada.”;

“Art. 42.- Ámbito material. El presente Código se aplicará en:

- 1. La relación jurídico administrativa entre las personas y las administraciones públicas.*
- 2. La actividad jurídica de las administraciones públicas.*
- 3. Las bases comunes a todo procedimiento administrativo.*
- 4. El procedimiento administrativo.*

5. *La impugnación de los actos administrativos en vía administrativa.*
6. *La responsabilidad extracontractual del Estado.*
7. *Los procedimientos administrativos especiales para el ejercicio de la potestad sancionadora.*
8. *La impugnación de los procedimientos disciplinarios salvo aquellos que estén regulados bajo su propia normativa y apliquen subsidiariamente este Código.*
9. *La ejecución coactiva.*

Para la impugnación de actos administrativos, en vía administrativa y, para el procedimiento coactivo, se aplicarán únicamente las normas previstas en este Código.”;

“Art. 98.- Acto administrativo. Acto administrativo es la declaración unilateral de voluntad, efectuada en ejercicio de la función administrativa que produce efectos jurídicos individuales o generales, siempre que se agote con su cumplimiento y de forma directa. Se expedirá por cualquier medio documental, físico o digital y quedará constancia en el expediente administrativo.”;

“Art. 134.- Procedencia. Las reglas contenidas en este Título se aplican al procedimiento administrativo, a los procedimientos especiales y a los procedimientos para la provisión de bienes y servicios públicos, en lo que no afecte a las normas especiales que rigen su provisión. No se aplicarán a los procedimientos derivados del control de recursos públicos.

Los reclamos administrativos, las controversias que las personas puedan plantear ante las administraciones públicas y la actividad de la administración pública para la que no se prevea un procedimiento específico, se sustanciarán en procedimiento administrativo.

Los procedimientos para el ejercicio de la potestad sancionadora y la ejecución coactiva son especiales y se regulan en el Libro Tercero de este Código.”;

“Art. 242.- Procedimientos para la provisión de bienes y servicios públicos. (...) Para la provisión de bienes y servicios públicos se observará al menos:

1. *Estar organizados conforme con los mejores métodos, técnicas y herramientas provistos por el área de conocimiento pertinente.*

2. *Asignar el talento humano y los medios adecuados para satisfacer oportunamente la demanda de bienes y servicios, previamente definidos.*
3. *Emplear criterios de mejora continua en los procesos previamente diseñados.*

Los procedimientos administrativos para la provisión de bienes o servicios están regulados a través de los actos normativos de carácter administrativo, expedidos por la máxima autoridad administrativa. Estos procedimientos estarán sujetos a las normas generales del procedimiento administrativo, previstas en este Código.”;

*“Art. 248.- **Garantías del procedimiento.** El ejercicio de la potestad sancionadora requiere procedimiento legalmente previsto y se observará:*

1. *En los procedimientos sancionadores se dispondrá la debida separación entre la función instructora y la sancionadora, que corresponderá a servidores públicos distintos.*
2. *En ningún caso se impondrá una sanción sin que se haya tramitado el necesario procedimiento.*
3. *El presunto responsable por ser notificado de los hechos que se le imputen, de las infracciones que tales hechos puedan constituir y de las sanciones que, en su caso, se le pueda imponer, así como de la identidad del instructor, de la autoridad competente para imponer la sanción y de la norma que atribuya tal competencia.*
4. *Toda persona mantiene su estatus jurídico de inocencia y debe ser tratada como tal, mientras no exista un acto administrativo firme que resuelva lo contrario.”;*

3.5. Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

“Art. 60.- De conformidad con la ley, se definen los siguientes ámbitos de operación del transporte terrestre de pasajeros y/o bienes en vehículos automotores:

1. *Servicio de Transporte Intracantonal: Es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas) o un servicio rural (entre parroquias rurales). El perímetro urbano de un cantón, según sea el caso para el servicio de transporte, será determinado por los gobiernos autónomos descentralizados en coordinación con las Unidades Administrativas Regionales o Provinciales; o directamente por los gobiernos autónomos descentralizados que hubieren asumido las competencias en materia*

de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Será responsable de este registro la Unidad Administrativa en donde se preste el servicio o el gobierno autónomo descentralizado que haya asumido la competencia en el correspondiente territorio. Previa a la suscripción de los contratos de operación del servicio combinado (esto es entre parroquias urbanas y rurales) deberá contarse con los informes técnicos respectivos.”;

“Art. 66.- Contrato de operación: es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales y acorde al proyecto elaborado, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas en los ámbitos y vehículos definidos en el artículo 63 de este Reglamento.”;

3.6. Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito:

“Artículo 28.- Comisiones del Concejo del Distrito Metropolitano de Quito. - Las comisiones del Concejo Metropolitano son entes asesores del Cuerpo Edilicio, conformados por concejales y concejales metropolitanos, cuya principal función consiste en emitir informes para resolución del Concejo Metropolitano sobre los temas puestos en su conocimiento.”

“Artículo 31.- Ámbito de las comisiones. - Los deberes y atribuciones de las comisiones, son las determinadas en la normativa nacional y metropolitana vigente dentro de su ámbito de acción correspondiente, detallado a continuación:

Para el ejercicio de la facultad legislativa, cada una de las comisiones podrá coordinar con los actores relacionados con sus ámbitos.

3.- Eje territorial:

b) Comisión de Movilidad: Estudiar, elaborar y proponer al Concejo proyectos normativos relativos a la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte público, privado y comercial; y, seguridad vial en el Distrito.”;

“Artículo 43.- Deberes y atribuciones de las comisiones permanentes. - Las comisiones permanentes tienen los siguientes deberes y atribuciones de acuerdo con la naturaleza específica de sus funciones: (...) a) Emitir informes para resolución del Concejo Metropolitano sobre proyectos de ordenanza de su competencia, acuerdos, resoluciones o sobre los temas puestos en su

conocimiento, a fin de cumplir las funciones y atribuciones del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.”;

“Artículo 67.16.- Expedientes e informes. - Los proyectos de informe de los proyectos de ordenanzas o resoluciones serán elaborados por la Secretaría General del Concejo, por solicitud del presidente o presidenta de la comisión y se deberán adjuntar a la convocatoria de sesión, para su correspondiente revisión, inclusión de observaciones, aprobación y suscripción.

Una vez aprobado, las concejalas y concejales no podrán retener un expediente o informe para su suscripción por más de 48 horas, salvo fuerza mayor debidamente comprobada y justificada ante el presidente o presidenta de la comisión.

En caso de presentarse informe de minoría, este deberá ser redactado por el o los proponentes del informe y una vez suscrito, será puesto en conocimiento de la Secretaría del Concejo.”;

Artículo 67.17.- Contenido de los informes.- Los informes contendrán el nombre de la comisión, fecha, miembros de la comisión, objeto, el detalle de los antecedentes, la relación cronológica de los hechos, el fundamento jurídico y técnico, resumen de las observaciones presentadas por las y los concejales y por la ciudadanía, análisis y razonamiento realizado por los miembros de la comisión, las recomendaciones y conclusiones, resolución y certificación de la votación, nombre y firma de las y los concejalas que suscriben el informe, que servirán de base para que el Concejo o el alcalde o alcaldesa tomen una decisión.”;

“Artículo 67.62.- Informes técnicos. - Para sustentar el proyecto de ordenanza, la comisión solicitará a través de la Secretaría General, la emisión de los informes técnicos que sean menester respecto al texto del proyecto de ordenanza.

Conforme el artículo 166 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en el caso de iniciativas normativas que generen obligaciones financiadas con recursos de la municipalidad, se contará con los informes técnicos que identifiquen la fuente de financiamiento correspondiente.

Las y los responsables de las dependencias municipales dispondrán de un término de 8 días para emitir dichos informes contados desde la notificación del

requerimiento. Dicho término podrá ampliarse por un término de 8 días adicionales, en casos excepcionales, previo pedido debidamente justificado de la o el funcionario responsable.

En el evento de que las y los responsables de las dependencias técnicas que forman parte del ejecutivo municipal no emitieran los informes requeridos en el término establecido, y no hayan solicitado la prórroga respectiva, la comisión establecerá un término perentorio para la presentación de los informes correspondientes. En caso de incumplimiento se pondrá en conocimiento del alcalde o alcaldesa.

Para el procesamiento de la información y observaciones contenidas en los informes técnicos, el presidente o presidenta de la comisión convocará a las sesiones y/o mesas de trabajo que sean necesarias, con la finalidad de elaborar un texto definitivo del proyecto normativo.”;

“Artículo 67.63.- Informe de primer debate. - Las comisiones tendrán un plazo máximo de noventa días, contado a partir de la fecha de notificación de la calificación por parte de la secretaría General del Concejo, para la emisión del informe de primer debate con sus antecedentes, conclusiones, y recomendaciones, mismos que serán puestos a consideración del Concejo Metropolitano.

Dentro del referido plazo, se considerará un tiempo no menor a los quince primeros días, para que las y los concejales y la ciudadanía directamente o por intermedio de un concejal o concejala, presenten sus observaciones por escrito al presidente o presidenta de la comisión o soliciten ser recibidos en comisión general.

En ningún caso, la comisión emitirá su informe en un plazo menor a veinte días.

Las comisiones, atendiendo a la naturaleza y complejidad del proyecto de ordenanza, podrán resolver con el voto de la mayoría simple, por una sola vez, una prórroga de hasta cuarenta y cinco días plazo para presentar el informe.

La secretaría General preparará el proyecto de informe para conocimiento y aprobación de la comisión con el voto de la mayoría simple de sus integrantes. Una vez aprobado el informe, será suscrito por los miembros de la comisión dentro de un término máximo de hasta tres días.

Cuando las y los concejales se aparten del voto de mayoría podrán presentar informes de minoría. En caso de presentarse informe de minoría, este deberá ser redactado por los proponentes del informe y puesto en conocimiento de la Secretaría del Concejo.

Una vez aprobado el informe de primer debate, la Secretaría General lo pondrá en conocimiento del alcalde o alcaldesa y de las y los concejales.

Si el proyecto de ordenanza requiere una consulta prelegislativa, el trámite no se sujetará a los plazos previstos en el presente artículo.”;

“Artículo 67.64.- Inclusión del informe para primer debate en el Pleno del Concejo. - Emitido el informe para primer debate ante el Pleno del Concejo Metropolitano, la Secretaría General notificará al alcalde o alcaldesa de su contenido, quien lo incluirá en el orden del día de una sesión ordinaria o extraordinaria del Concejo.

De existir informe o informes de minoría, se remitirán con la convocatoria, de manera conjunta con los de mayoría.”;

“Artículo 221.- Objeto Principal.- El objeto principal de la “Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito” será el de desarrollar, implementar y administrar el subsistema “Metro de Quito” en el marco de las políticas y normas expedidas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (...);

“Artículo 2907.- Definición.- El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros constituye el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y proveer a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad, dentro de su territorio. Los usuarios y usuarias del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros gozarán de todos los derechos y garantías establecidas en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, por cuanto son estos los principales beneficiarios de la implementación del Sistema.”;

“Artículo 2914.- Principio de atención prioritaria al usuario.-

1. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros tiene como objetivo esencial la prestación de un servicio de óptima calidad al usuario; en tal virtud, las actuaciones públicas o privadas deberán enfocarse hacia el cumplimiento de este objetivo, con preferencia a cualquier otro tipo de interés legítimo de los y las Participantes del Sistema.

2. Sin perjuicio de los demás previstos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, son derechos esenciales de las y los usuarios:

- a. Recibir un trato digno y respetuoso de parte de la conductora o conductor y del personal vinculado a la operación.
- b. Recibir el servicio de transporte público de pasajeros de conformidad con los instrumentos de planificación y técnicos que hubieren sido expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, en particular, en relación con la ruta y sus puntos de parada y las normas de calidad.
- c. Pagar exclusivamente la tarifa vigente.
- d. Denunciar cualquier infracción al ordenamiento jurídico nacional o metropolitano que rige el servicio de transporte público de pasajeros.

3. Sin perjuicio de los demás previstos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, son deberes esenciales de los usuarios:

- a. Sujetarse a los instrumentos de planificación y técnicos expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, en particular, los referidos a la reglamentación del usuario.
- b. Dar un uso adecuado a su destino y naturaleza a los bienes afectos a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros
- c. Otorgar un trato digno y respetuoso a los demás usuarios y usuarias, conductores y conductoras y demás personal vinculado a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, así como a los vecinos, vecinas o visitantes del Distrito Metropolitano de Quito con ocasión de la obtención del servicio de transporte públicos de pasajeros.

4. En el diseño del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se deberá prestar especial atención a los usuarios y usuarias que requieren atención preferente, tales como niños, niñas y adolescentes, adultos mayores, discapacitados y mujeres embarazadas. Sin que su enunciación constituya una limitación, el Administrador o Administradora del Sistema es competente para, a través de la adopción de instrumentos de planificación y técnicos y, en lo que fuera competencia del Distrito Metropolitano de Quito, introducir medidas económicas y técnicas, administrativas y operativas, que contribuyan a la atención prioritaria de grupos vulnerables, con ocasión de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.”;

“Artículo 3242.- Competencia.- Es competencia del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en el ejercicio de su autonomía, establecer la estructura

tarifaria a ser aplicada en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y establecer los mecanismos que considere necesarios para el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente.”

4. ANÁLISIS Y RAZONAMIENTO:

4.1. Contexto del Proyecto de Ordenanza:

El subsistema de transporte público Metro de Quito constituye el proyecto de transporte masivo de pasajeros más moderno del Ecuador y de la región. Su entrada en operación comercial en el mes de diciembre de 2023 generará un salto cualitativo en la vida de los habitantes de Quito, en el desarrollo social, urbano y económico de la ciudad Capital y del país, al tiempo de constituirse en la columna vertebral del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito.

El subsistema Metro de Quito está compuesto por la una línea de 22 kilómetros que recorre la ciudad desde Quitumbe a El Labrador y viceversa, por medio de 18 trenes eléctricos con una capacidad por tren de 1230 usuarios, 15 estaciones, entre ellas 5 terminales multimodales (Quitumbe Recreo, Magdalena, Universidad Central y el Labrador). La inversión realizada hasta esta fecha supera los 2100 millones de dólares americanos.

El inicio de la operación comercial del Metro de Quito demanda que todos los actores relacionados, entre los que se cuentan los usuarios, el Concejo Metropolitano, unidades administrativas del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, sus empresas públicas, agencias y demás entidades que forman parte del GADDMQ, cuenten con normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes, que regulen las condiciones generales de la prestación y operación del servicio de transporte de pasajeros en el subsistema Metro de Quito, mediante las medidas y condiciones de seguridad, de convivencia, de cultura ciudadana aplicadas a la estadía, circulación y uso de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) del Distrito Metropolitano de Quito.

Como lo ordena la Constitución de la República, es obligación del Estado, en este caso del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano, brindar servicios públicos de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, que considere las garantías y derechos de los usuarios en general, y particularmente los de los grupos de atención prioritaria y especializada, como son las personas

adultas mayores, niños, niñas y adolescentes, mujeres embarazadas y personas con discapacidad.

A la par de establecer garantías y derechos de los usuarios y demás actores del subsistema Metro de Quito, es necesario regular también sus obligaciones, prohibiciones y establecer un régimen administrativo sancionatorio para los casos de inobservancia de la normativa contenida en la ordenanza, de modo que sea posible garantizar a la ciudadanía su seguridad, preservar las condiciones de la infraestructura, mantener en el tiempo la inversión que la ciudad ha realizado a partir del correcto uso de la infraestructura, bienes e instalaciones que forman parte del subsistema Metro de Quito, como son las estaciones, sus accesos y material rodante.

El subsistema Metro de Quito, es el primer transporte ferroviario pesado, tipo metro, por su naturaleza y características, que se ejecuta en el Distrito Metropolitano de Quito, y en el Ecuador, difiere de otros medios de transporte de pasajeros, por lo que, al tratarse de un sistema totalmente subterráneo, con vías exclusivas que no interactúan con otros medios o actores del transporte público de superficie, se justifica la necesidad y motivación para expedir la presente Ordenanza Metropolitana.

4.2. Debate al interior de la Comisión en Primer Debate:

La finalidad del proyecto de ordenanza consiste en regular las condiciones generales de la prestación y operación del servicio de transporte de pasajeros en el subsistema de transporte público Metro de Quito, mediante las medidas y condiciones de seguridad, de convivencia, de cultura ciudadana aplicadas a la estadía, circulación y uso de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) del Distrito Metropolitano de Quito. De igual manera, se busca establecer normas de convivencia y cultura ciudadana, derechos y obligaciones y prohibiciones de las y los usuarios/visitantes en la infraestructura del subsistema, así como el régimen sancionador asociado al incumplimiento de su contenido, obligaciones del operador; y garantiza los derechos de los grupos y personas de atención prioritaria en el uso de este subsistema.

En esta medida, para profundizar el debate al interior de la Comisión, se solicitó la emisión de los informes técnicos y jurídicos de parte de diferentes entidades municipales, mismos que determinaron en su parte medular lo siguiente:

4.2.1. Agencia Metropolitana de Control:

4.2.1.1. Informe Legal:

“En este sentido, una vez revisado el proyecto de “Ordenanza Metropolitana reformativa del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, por la cual se incorpora las normas para regular el uso del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito”, se ha verificado que, el proyecto normativo contiene, entre otras, la sección VI “Del régimen sancionatorio” en la cual se contempla que, sea la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito o quien haga sus veces, la responsable de emitir los informes motivados por el cometimiento de las infracciones administrativas previstas en el referido proyecto, los cuales serán remitidos a la AMC para el inicio del PAS, para el efecto, se deberá observar la normativa nacional, esto es, el COA, el cual prevé en el artículo 175 y siguientes, la realización de actuaciones previas con el fin de conocer las circunstancias del caso concreto y la conveniencia o no de iniciar el procedimiento.

Asimismo, se concibe que la AMC en el ejercicio de sus potestades, pueda iniciar el procedimiento administrativo sancionador en flagrancia, tal como lo establece el artículo 252 del COA.

En dicho contexto jurídico, una vez revisado el proyecto de ordenanza, me permito emitir informe favorable sobre su contenido, ya que, el mismo prevé disposiciones que se encuentran acorde a las potestades que ejerce la AMC en el DMQ.”

4.2.2. Secretaría de Movilidad:

4.2.2.1. Informe Técnico (2023, IT-SM-DMPPM-171):

“3. CONCLUSIONES

- *El documento de reglamento cumple con los objetivos de que el usuario y el sistema responda a las necesidades de la ciudadanía.*
- *Se incluye en el artículo 5 la definición de vehículos para el transporte de personas con capacidades, para que evite confusiones en el usuario y facilite el acceso de los mismos.*

- *El concepto de sostenibilidad es clave para la planificación de la ciudad y debido a que es el eje transversal en el plan maestro de movilidad se debería incluir en su párrafo correspondiente. Según se indica como observación en el comentario adjunto al presente informe.*

4. RECOMENDACIONES

1. a) *Poner en conocimiento de la máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad el presente informe y el anexo (borrador de ordenanza con las observaciones).*
2. b) *Poner en conocimiento de la Asesoría Jurídica de la secretaría de Movilidad, el presente informe técnico, con la finalidad de que sirva de insumo para la elaboración del respectivo informe jurídico.*
3. c) *Incluir la micromovilidad y las ayudas técnicas para personas con discapacidad, de forma explícita en el documento analizado.*

*Por lo antes indicado, esta Dirección considera **favorable el documento** presentado, siguiendo las recomendaciones expresadas en el presente informe técnico y que no se contraponga a lo indicado en ordenanzas anteriores.”*

4.2.2.2. Informe Jurídico:

“TERCERO. – ANÁLISIS:

De los antecedentes expuestos, así como de la normativa vigente citada en los acápites que anteceden y conforme la solicitud realizada, se desprende el siguiente análisis:

El Distrito Metropolitano de Quito y demás Gobiernos Autónomos Descentralizados, de conformidad con lo establecido en el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, así como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, tiene competencia para expedir ordenanzas metropolitanas que le permitan regular, planificar, gestionar y controlar el tránsito, transporte público y seguridad vial.

En tal sentido, conforme la normativa legal, vigente y aplicable, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito puede emitir una Ordenanza Metropolitana

que permita la regulación, gestión y control del subsistema de transporte público Metro de Quito.

Sin embargo, es necesario considerar que, conforme lo establecido en el artículo 30.5, literal v) de la LOTTTSV, dichas ordenanzas se podrán expedir previo informe favorable de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Adicionalmente, considerando lo manifestado en el Informe Nro. 2023, IT-SM-DMPPM-171 de 22 de noviembre de 2023, conforme los derechos de libertad establecidos en la Constitución, tales como la igualdad formal, igualdad material y la no discriminación, es necesario que se tomen en cuenta e incluyan en el proyecto de ordenanza los demás vehículos de micro movilidad, así como aquellos que son de uso de personas con discapacidades.

CUARTO. – CONCLUSIONES:

Es necesario que previo a la expedición de la ordenanza metropolitana, materia del presente criterio jurídico, sea remitido el respectivo proyecto a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de obtener el respectivo informe favorable, conforme lo establecido en el artículo 30.5, literal v) la LOTTTSV.

De igual manera, se deberá tomar en cuenta las observaciones realizadas dentro del Informe Técnico Nro. 2023, IT-SM-DMPPM-171 de 22 de noviembre de 2023, así como las observaciones y modificaciones que se adjuntan en el borrador de proyecto de ordenanza metropolitana.

QUINTO. – RECOMENDACIÓN:

Con base a los antecedentes expuestos y base legal presentada; la Asesoría Jurídica considera pertinente que el proyecto de ordenanza sea emitido conforme se ha señalado en el presente Criterio Jurídico, en el marco normativo que mejor permita garantizar los derechos y principios constitucionales aplicables, teniendo en consideración, además, la obligación normativa de elevar dicho proyecto de ordenanza a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre Tránsito.

Al presente, se adjunta el borrador del proyecto de ordenanza metropolitana, con observaciones y recomendaciones dentro del texto del documento.

En todo lo demás, esta Asesoría se ratifica en el contenido del proyecto de ordenanza que "INCORPORA LAS NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO", así como en el contenido del informe técnico Nro. 2023, IT-SM-DMPPM-171 de 22 de noviembre de 2023, aprobado por el Mgs. Galo Eduardo Cárdenas Villenas, Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad."

4.2.3. Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano:

4.2.3.1. Informe Técnico Nro. GADDMQ-CACMQ-CO-EP-ASC-ASTM-2023-0292-IT:

"4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El Proyecto de "ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORA LAS NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO", con los antecedentes expuestos y en virtud de regular y garantizar los derechos de las personas usuarios/visitantes y grupos de atención prioritaria, encaminados a la eficiente prestación y operación del servicio de transporte de pasajeros en el subsistema Metro de Quito, concatenado con la normativa legal vigente Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano de Quito, el Código Orgánico de Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público, artículo 268, 269 que corresponde brindar su contingente como órgano de ejecución operativa distrital en materia de prevención, disuasión, vigilancia y control del espacio público en el ámbito de su jurisdicción y competencia, por consiguiente es necesarios ejecutarse protocolos o procedimientos técnico-operativo, para el subsistema de Transporte Público Metro de Quito, por parte del personal del CACMQ.

Por lo expuesto se emite el presente informe con el debido sustento normativo, en base del informe técnico jurídico de la Asesoría Técnica del Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano Quito, considerando que la propuesta es procedente, para lo cual el operador deberá contar con los sistemas y protocolos de seguridad que sean necesarios implementar, permitiendo de ésta manera que la prestación

del servicio que realice ésta dependencia Municipal, se lo haga de manera adecuada y coordinada.”

4.2.3.2. Informe Jurídico:

“ANÁLISIS Y CONCLUSIÓN:

El Proyecto de “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORA LAS NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO”, está encaminado a regular las condiciones generales de la prestación y operación del servicio de transporte de pasajeros en el subsistema Metro de Quito, donde se establecen normas de convivencia, derechos y obligaciones y prohibiciones de las y los usuarios/visitantes, régimen sancionador y garantizar los derechos de los grupos y personas de atención prioritaria.

La propuesta aborda a una cultura de paz y convivencia ciudadana, con un llamado de atención a los usuarios/visitantes que realicen actividades prohibidas en el subsistema; sin embargo, cuando el caso lo requiera, el personal de la operadora deberá solicitar la colaboración de los entes competentes nacionales o metropolitanos para que adopten el procedimiento respectivo.

En ese sentido, según las competencias que le han sido asignadas y que se encuentran contempladas en el artículo 78 del Código Municipal y demás normativa legal vigente, al Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano de Quito, le corresponde brindar su contingente como órgano de ejecución operativa distrital en materia de prevención, disuasión, vigilancia y control del espacio público en el ámbito de su jurisdicción y competencia.

Por lo expuesto, se emite el presente informe jurídico, considerando que la propuesta es procedente, para lo cual el operador deberá contar con los sistemas y protocolos de seguridad que sean necesarios implementar, permitiendo de ésta manera que la prestación del servicio que realice ésta dependencia Municipal, se lo haga de manera adecuada.

Es preciso señalar finalmente que, el presente informe es emitido en cumplimiento de las competencias de esta Unidad, dejando constancia, que no se

emite pronunciamiento alguno en lo referente al contenido intrínseco de la Propuesta de Ordenanza de carácter técnico que es competencia del área operativa, lo cual deberá guardar conformidad con lo establecido en la normativa vigente.”

4.2.4. Secretaría General de Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos:

4.2.4.1. Informe Técnico (Memorando Nro. GADDMQ-SGSG-DMGSC-2023-1111-M):

*“Por lo expuesto, me permito comunicar que desde el punto de vista **técnico de seguridad** no existen observaciones al respecto del texto en referencia, se considera que, el mismo constituye un gran aporte a la seguridad del Sistema Metro.”*

Informe Legal No. 019-2023:

“3. Pertinencia Técnica

De los antecedentes y normas jurídicas invocadas, se puede decir que, la ciudad de Quito a nivel geográfico es extensa; y, por ende, la normativa metropolitana establece un Sistema Metropolitano de Transporte Público. Dentro del mismo se establece el “Subsistema de transporte masivo de pasajeros, constituido por los elementos y/o componentes vinculados a las líneas del metro que, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará “Metro de Quito” el subsistema de transporte masivo de pasajeros denominado “Metro de Quito” (Código Municipal, 2023, art. 2909 literal a)

Por otro lado, el Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, prevé un Sistema Metropolitano de Seguridad y Convivencia Ciudadana, con niveles de actuación tanto interinstitucionales como institucionales. (Código Municipal, 2023 art. 4087) Dentro del componente institucional, se señala que la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad tiene varias atribuciones, entre las que consta: “Fortalecer acciones de prevención situacional a través del trabajo coordinado con las distintas empresas públicas y dependencias metropolitanas, así como del gobierno central, que desarrollen acciones para el mejoramiento del

entorno que influya en la seguridad y gestión de riesgos” (Código Municipal, 2023, art. 4090 literal e)

Es así que, la propuesta de ordenanza está estructurada por 38 artículos, 2 disposiciones generales, 4 disposición reformatorias; y, 1 disposición final, proyecto que ha sido elaborado con la participación de varias entidades del sistema municipal, mismo que busca que se regule el uso Subsistema de Transporte Público Metro de Quito. Dentro de las competencias y facultades establecidas, no hay ninguna que contravenga las competencias de la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad, ni en general del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en materia de Seguridad. Asimismo, se evidencia que se han tomado en cuenta las garantías y derechos de las personas usuarias del sistema.

En tal sentido, mediante Memorando Nro. GADDMQ-SGSG-DMGSC-2023-1111-M, de 06 de diciembre de 2023, suscrito por el Abg. Javier Borja, Director Metropolitano de Gestión de Seguridad Ciudadana, el cual en su parte pertinente señala: “Por lo expuesto, me permito comunicar que desde el punto de vista técnico de seguridad no existen observaciones al respecto del texto en referencia, se considera que, el mismo constituye un gran aporte a la seguridad del Sistema Metro.”

Resulta entonces oportuno y de gran importancia, tomar en consideración lo expuesto desde la perspectiva técnica, de la Dirección Metropolitana de Seguridad y Convivencia Ciudadana; así como las observaciones jurídicas establecidas en el documento anexo a la presente. Se señala que, el proyecto de ordenanza es de interés general para asegurar el ejercicio y garantía de los derechos la ciudadanía dentro del Distrito Metropolitano de Quito, durante el uso del Sistema de Transporte Metro de Quito.

4. Criterio Jurídico. -

Por todo lo que se deja expuesto, esta Coordinación Jurídica considera que se deben revisar y acoger las recomendaciones realizadas al “Proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, por la cual se Incorpora las normas para regular el uso del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito” en el documento adjunto a la presente, siendo que las mismas son pertinentes dentro del proyecto de ordenanza.

El presente pronunciamiento debe ser tomado como elemento de opinión o juicio y más no para la extinción o adquisición de un derecho.

Dejó así emitido el informe jurídico en torno a la propuesta de “Proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, por la cual se Incorpora las normas para regular el uso del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito”.”

4.2.5. Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito:

4.2.5.1. Informe Técnico:

“4 CONCLUSIONES

Dadas las particularidades con las que cuenta la infraestructura, los trenes y la tecnología que conforman el subsistema Metro de Quito, en términos de uso, seguridad y otras características relevantes, resulta imperativo la creación de un reglamento que regule el uso de este tipo transporte público en el DMQ, en ese sentido la generación de un reglamento permite contar con una herramienta integral, delineando normativas específicas que abordan aspectos críticos del uso del metro. Entre estos, se encuentran directrices para el adecuado comportamiento de los usuarios, y disposiciones que garantizan un funcionamiento fluido y eficiente de la infraestructura, además, de buscar promover un ambiente de respeto y cooperación entre los pasajeros, contribuyendo a una experiencia de viaje más placentera y segura para todos.

Adicionalmente y considerando lo establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 046-2022, que en la cuarta disposición transitoria, manifiesta lo siguiente.

“CUARTA.- Disponer a la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, en coordinación con la Secretaría de Movilidad, desarrolle un proyecto normativo referente a los derechos, obligaciones y prohibiciones de los usuarios del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, así como el régimen sancionatorio aplicable, para cuyo efecto, se fija el plazo de un (01) mes para la presentación de dicho cuerpo normativo.”

Es necesario se genere dicho reglamento con el fin de regular las condiciones del uso del subsistema de transporte público Metro de Quito en el DMQ, en el cual se deberá considerar al menos: generalidades del subsistema, actores del subsistema, derechos y deberes de los usuarios, prohibiciones, condiciones de

transporte para animales, bicicletas y vehículos de micromovilidad, medios de pago, reclamos y sanciones.”

Informe para incluir en el Reglamento de Usuarios del Metro de Quito la exención de tarifa para menores de cinco (5) años de edad

“Conclusiones:

En el ordenamiento jurídico vigente está contemplado el derecho al tratamiento preferencial para los menores de edad.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados gozan de potestades constitucionales, legales y reglamentarias para diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio y regular la prestación del servicio público de transporte.

La Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito “EPMMQ” es competente para desarrollar e implementar el subsistema del Metro de Quito.

La exención de tarifas de transporte de metro para menores de 5 años es una medida justa y necesaria. Además de ofrecer alivio económico a las familias, promueve el desarrollo infantil, la equidad social y la sostenibilidad ambiental y ha sido adoptada en muchos sistemas metro en todo el mundo.

Recomendaciones:

En consideración a los antecedentes, argumentos y base legal antes expuestos, se considera necesario y procedente el establecer una exención en el pago de la tarifa por el servicio de transporte público del Subsistema Metro de Quito para menores de 5 años.

Dadas las competencias establecidas en el ordenamiento jurídico vigente, esta podría regularse a través de su inclusión en el Reglamento para el Uso del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito que será revisado en el Concejo Metropolitano.

Recomendamos la adopción de esta propuesta como parte de una estrategia integral para mejorar el acceso y la calidad del transporte público en nuestra ciudad.”

4.2.5.2. Informe Jurídico (Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2023-0582-M):

“3. ANÁLISIS:

Debemos tomar como punto de partida el principio de legalidad, principio rector del derecho público, que se encuentra recogido en el artículo 226 de la Constitución de la República, por el cual los servidores públicos solo pueden ejercer aquellas competencias que la Constitución y la ley les señalan expresamente. En consecuencia, los servidores públicos no pueden ejercer competencias que no cuenten con una base legal expresa, como es el caso que motiva este informe y que se analiza a continuación.

Como se ha manifestado, no existen disposiciones legales, reglamentarias ni normativas que fijen o determinen de manera expresa la exoneración o exención en el pago de la tarifa por el uso del transporte público a niños y niñas menores de 6 años de edad; esto es, no existe exención ni tampoco un rango de edad mínimo y/o máximo para ser beneficiario de un derecho de uso gratuito del servicio de transporte público.

Asimismo, se debe tener en cuenta que las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante LOTTTSV) y su Reglamento establecen la reducción de la tarifa en un 50% para las niñas, niños y adolescentes menores de 18 años que desean acceder al servicio, estableciendo dos grupos, el primero hasta los 16 años quienes no están obligados a la presentación de documento alguno y, el segundo desde los 16 hasta un día antes de cumplir los 18 años quienes si deben acreditar su edad con la presentación de la cédula de ciudadanía o identidad.

En este sentido, si bien es cierto no se encuentra normado ni reglado los casos objeto de este análisis, no es menos cierto que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales o Metropolitanos tienen la competencia y facultad tanto constitucional como otorgada por la LOTTTSV y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal, así como también para expedir la normativa necesaria que regule la fijación y/o ajuste de tarifas de los servicios de transporte, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, en apego a lo contemplado en el artículo 264 de la Carta Magna y, los artículos 30.5 y 48 de la LOTTTSV.

Ahora bien, conforme las competencias mencionadas en el párrafo que precede, estas deben ser ejecutadas de manera objetiva y bajo el análisis técnico previo que sustente y justifique la regulación de valores, reducciones o exenciones en las tarifas del servicio de transporte, tal y como manda el literal h) del artículo 30.5 y el literal e) del artículo 54 de la LOTTTSV.

Dicha regulación para su aplicabilidad y legitimidad, debería encontrarse expresamente contemplada y reglada en un instrumento normativo que, para el caso de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, el instrumento normativo adecuado para regular derechos y obligaciones de los ciudadanos dentro de esa jurisdicción es la Ordenanza Municipal debidamente aprobada y expedida por el Concejo Metropolitano. Sobre esta base, cabe indicar que actualmente se encuentra en trámite por parte del Concejo Metropolitano el proyecto de ordenanza metropolitana reformativa del Código Municipal, por la cual se incorporan las “Normas que regulan el Uso del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito”, normativa que es concordante con el asunto objeto de este análisis y, dentro de la cual se podría incorporar a fin de reglar y establecer en firme el particular tratado.

4. CRITERIO JURÍDICO:

Con base en los antecedentes, base legal y análisis expuestos en el presente informe, es criterio de esta Gerencia Jurídica que, conforme las competencias constitucionales y legales atribuidas a los GAD es posible y viable el regular aquellas tarifas, beneficios o exenciones no contempladas en otros cuerpos normativos de superior jerarquía para el uso del servicio de transporte público en su jurisdicción a través de ordenanza. En tal virtud, se recomienda que, si desde la unidad técnica o unidades técnicas a cargo de este particular por parte de la EPMMQ se considera necesario y procedente el establecer una exención en el pago de la tarifa por el servicio de transporte público del Subsistema Metro de Quito para los niños menores de 6 años, esta podría regularse a través de su inclusión en el Reglamento para el Uso del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito propuesto.

Finalmente, cabe señalar que la competencia de esta Gerencia Jurídica se circunscribe a la revisión del cumplimiento de los aspectos legales; por lo que, el presente documento se sustenta estrictamente al análisis de lo establecido en la normativa legal vigente y su aplicabilidad.

El presente pronunciamiento tiene como propósito facilitar elementos de opinión y juicio para la formación y emisión de la voluntad administrativa y forma parte de los actos previos a la emisión de dicha voluntad, conforme lo dispuesto por el artículo 122 del Código Orgánico Administrativo.

Esta Gerencia no se pronuncia sobre aspectos de índole administrativo, técnico o económico por no ser de su competencia.”

De igual manera se desarrolló una mesa de trabajo junto a los equipos asesores y las entidades municipales competentes donde se emitieron la siguientes conclusiones y recomendaciones:

“INFORME DE MESA DE TRABAJO NO. IMT- CM-2023-002

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En cumplimiento a la Resolución No. SGC-ORD-014-CM-002-2023 tomada en el seno de la Comisión de Movilidad, en la mesa de trabajo se revisó los documentos que reposa en el expediente del Proyecto de “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORA LAS NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO”; y, asimismo, se levantó los aportes de los diferentes actores del movilidad, permitiéndonos estructurar una propuesta con el fin de contar con un cuerpo normativo que permita regular el comportamiento de los usuarios del sistema METRO.”

Producto de las discusiones y debate generado por parte de los integrantes de la Comisión de Movilidad se acordó tomar en cuenta varias de las observaciones y criterios manifestados por los y las Concejales, los constantes en el informe elaborado por la mesa de trabajo, así como, los informes técnicos y jurídicos preparados por las diferentes entidades municipales.

Finalmente, los miembros de la Comisión de Movilidad, dentro de las 4 sesiones y las mesas de trabajo que se llevaron adelante, donde conocieron, tramitaron y debatieron a profundidad el proyecto de **“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORA LAS NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE**

TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO”, una vez analizadas y procesadas cada una de las comunicaciones, intervenciones, comentarios, aportes y observaciones realizados de manera verbal y por escrito por las diferentes Concejales y Concejales Metropolitanos, así como también, luego de considerar los informes técnicos y jurídicos emitidos por las diferentes entidades municipales, acordaron un texto definitivo y resolvieron emitir el presente Informe de la Comisión, con la finalidad de que sea analizado y discutido por el Pleno del Concejo Metropolitano de Quito.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

En el marco de sus competencias y atribuciones, la Comisión de Movilidad, una vez revisado y analizado en su integralidad la documentación que reposa en el expediente, luego de procesar las observaciones formuladas por las y los Concejales Metropolitanos y de analizar los informes técnicos y jurídicos emitidos por las entidades municipales competentes y de haber acordado un texto definitivo del proyecto de *“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORA LAS NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO”*; concluye y recomienda que el presente proyecto de Ordenanza sea conocido y debatido en Primer Debate por el Concejo Metropolitano de Quito.

6. RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria Nro. 005 - Extraordinaria, realizada el día lunes, 18 de diciembre de 2023, al amparo de lo dispuesto en el literal a), del artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y del artículo 67.63 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, resuelve aprobar el Informe de la Comisión de Movilidad, para que el Concejo Metropolitano de Quito, conozca y trate en **PRMER DEBATE**, el proyecto de *“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORA LAS NORMAS PARA REGULAR EL USO DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO”*; para lo cual se acompaña también el texto final del Proyecto de Ordenanza.

7. PONENTE DEL INFOME:

La presidenta e integrante de la Comisión de Movilidad, Concejala Metropolitana Fernanda Racines Corredores, será la ponente del presente Informe de Comisión.

8. SUSCRIPCIÓN DEL INFORME:

Las y los integrantes de las Comisión de Movilidad abajo firmantes, aprueban el día lunes, 18 de diciembre de 2023, el Informe de la Comisión con el respectivo texto del Proyecto de Ordenanza, para lo que suscriben el presente documento.

Fernanda Racines Corredores
Presidenta de la Comisión de Movilidad

Cristina López Gómez de la Torre
Vicepresidente de la Comisión de Movilidad

Diana Cruz Murillo
Integrante de la Comisión de Movilidad

Joselyn Mayorga Salazar
Integrante de la Comisión de Movilidad

Wilson Merino Rivadeneira
Integrante de la Comisión de Movilidad

**COMISION DE MOVILIDAD
-EJE TERRITORIAL-**

En mi calidad de Prosecretario General del Concejo Metropolitano de Quito y funcionario delegado de la Secretaría General del Concejo a la Secretaría de la Comisión de Movilidad, me permito certificar lo siguiente:

CERTIFICACIÓN DE LA VOTACIÓN:

Que el presente Informe de Comisión fue debatido y aprobado en la Sesión Extraordinaria Nro. 005, realizada el día lunes, 18 de diciembre de 2023, por el pleno de la Comisión de Movilidad, con la votación de las y los siguientes Concejales Metropolitanos: Fernanda Racines Corredores; Diana Cruz Murillo; y, Wilson Merino Rivadeneira; con la siguiente votación: **AFIRMATIVOS:** TRES (3). **NEGATIVOS:** CERO (0). **ABSTENCIONES:** CERO (0). **BLANCOS:** CERO (0). **CONCEJALES/AS AUSENTES EN LA VOTACIÓN:** DOS (2) Joselyn Mayorga Salazar y Cristina López Gómez de la Torre.

No.	CONCEJAL	AFIRMATIVOS	NEGATIVOS	ABSTENCIONES	BLANCOS
1	CRISTINA LÓPEZ GÓMEZ DE LA TORRE	----	----	----	----
2	DIANA CRUZ MURILLO	X	----	----	----
3	FERNANDA RACINES CORREDORES	X	----	----	----
4	JOSELYN MAYORGA SALAZAR	----	----	----	----
5	WILSON MERINO RIVADENEIRA	X	----	----	----
	TOTAL	3	0	0	0

Quito D.M., 18 de diciembre de 2023.

Ab. Pedro Cornejo Espinoza
Prosecretario General del Concejo Metropolitano de Quito
Funcionario delegado a la Secretaría de la Comisión de Movilidad