

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

COMISIÓN DE MOVILIDAD -EJE TERRITORIAL-

INFORME DE COMISIÓN No. IC-ORD-CM-2024-002

**INFORME DE COMISIÓN PARA QUE EL CONCEJO
METROPOLITANO DE QUITO CONOZCA EN SEGUNDO 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".**

INTEGRANTES DE LA COMISIÓN:

Fernanda Racines Corredores - Presidenta de la Comisión de Movilidad;

Cristina López Gómez de la Torre - Vicepresidenta de la Comisión de
Movilidad;

Diana Cruz Murillo – Integrante de la Comisión de Movilidad;

Joselyn Mayorga Salazar - Integrante de la Comisión de Movilidad; y,

Wilson Merino Rivadeneira – Integrante de la Comisión de Movilidad.

Quito, Distrito Metropolitano, 12 de enero de 2024.

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 Segundo Debate de la Comisión de Movilidad, emitido durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria Nro. 007, realizada el viernes, 12 de enero de 2024, 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 67.69 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 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"**;

2.6.- 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”;***

2.12.- Mediante Oficio Nro. GADDMQ-DC-RCMF-2023-0411-O de 19 de diciembre de 2023, la Concejala Metropolitana Fernanda Racines Corredores, en su calidad de Presidenta de la Comisión de Movilidad, de conformidad en la letra a) del artículo 43 y 67.64 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, notificó al Alcalde Metropolitano, Lcdo. Pabel Muñoz López, el Informe de la Comisión de Movilidad No. IC-ORD-CM-2023-002;

2.13.- Mediante oficio No. GADDMQ-SGCM-2023-5170-O, de fecha 29 de diciembre de 2023, el Alcalde Metropolitano, Lcdo. Pabel Muñoz López, convocó a la Sesión Ordinaria No. 045 del Concejo Metropolitano de Quito, para el martes, 02 de enero de 2024, con el objeto de tratar, en la parte pertinente, el siguiente punto del orden del día: ***“III.- 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" (IC-ORD-CM-2023-002)"; en tal circunstancia, luego de evacuar y concluir el Primer Debate del proyecto de ordenanza objeto del presente informe, el Alcalde Metropolitano y presidente del Concejo Metropolitano, al amparo del artículo 67.65, párrafo tercero, declaró que el proyecto de ordenanza fue conocido en Primer Debate;

2.14.- Mediante oficio No. GADDMQ-SGCM-2024-0038-O, de 05 de enero de 2024, la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, Dra. Libia Fernanda Rivas Ordóñez, remite las observaciones realizadas por las y los Concejales Metropolitanos durante el desarrollo de la Sesión Ordinaria No. 45 del Concejo Metropolitano de Quito, celebrada el 02 de enero de 2024, cuando se evacuó el Primer Debate del proyecto de ordenanza objeto del presente informe;

2.15.- Durante la etapa de elaboración del Informe para Segundo 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 y los Concejales Metropolitanas, que se detallan a continuación:

No.	OFICIO/MEMORANDO	CONCEJAL/A	FECHA
1	Oficio No. GADDMQ-DC-IGAA-2024-0002-O	Adrián Antonio Ibarra González	02 de enero de 2024
2	Oficio No. GADDMQ-DC-BMPP-2024-0010-O	Blanca María Paucar Paucar	04 de enero de 2024
3	Oficio No. GADDMQ-DC-CCHE-2024-0015-O	Héctor Enrique Cueva Cueva	07 de enero de 2024
4	Oficio No. GADDMQ-DC-BBJF-2024-0029-O	Juan Fernando Báez Bulla	08 de enero de 2024
5	Oficio Nro. GADDMQ-DC-CMDL-2024-0011-O	Diana Cruz Murrillo	12 de enero de 2024

2.16.- Mediante memorando No. GADDMQ-SGCM-2024-0032-M, de fecha 08 de enero de 2024, la Dra. Libia Fernanda Rivas Ordóñez, Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, por disposición de la Concejala Metropolitana Fernanda Racines Corredores, convocó a la Sesión Ordinaria No. 015, para el miércoles, 10 de enero de 2024, con el objeto de tratar, en la parte respectiva, el siguiente punto del orden del día: *“3. Conocimiento y resolución frente a las observaciones realizadas en la sesión de Concejo Metropolitano Ordinaria Nro. 45 de 02 de enero de 2024, notificadas mediante Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2024-0038-O de 05 de enero de 2024, 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”;*

2.17.- Con fecha 08 y 09 de enero de 2024, el Gobierno Nacional emitió los Decretos Ejecutivos No. 110 y No. 111, respectivamente, declarando el estado de excepción en todo el territorio nacional por grave conmoción interna, así como también, reconociendo un conflicto armado interno, en tal circunstancia, el Administrador General, Sr. Christian Mauricio Cruz Rodríguez, mediante circular Nro. GADDMQ-AG-2024-0002-C, de fecha 09 de enero 2024, emitió los lineamientos para que el día miércoles, 10 de enero de 2024, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, se acoja al teletrabajo.

Bajo estos antecedentes, la Sesión Ordinaria No. 015, cambió de modalidad presencial a modalidad virtual, lo cual fue oportunamente notificado por la Dra. Libia Fernanda Rivas Ordóñez, en su calidad de Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, mediante memorando No. GADDMQ-SGCM-2024-0046-M, de 09 de enero de 2024;

2.18.- Una vez instalada la sesión virtual, cumpliendo los preceptos normativos que se registran en los artículos 67.18., 67.19., 67.20. y 67.21., se desarrolló la Sesión Ordinaria No. 015, en la cual, producto de la discusión y debate al interior de la Comisión del referido punto del orden del día, se **resolvió:** *“Disponer a la Secretaría elabore para la siguiente sesión de la Comisión el borrador de informe para Segundo Debate 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 PÚBLICO METRO DE QUITO”; y,

2.19.- Durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria No. 007, realizada el 12 de enero de 2024, la Comisión de Movilidad, producto de conocer, debatir y procesar las observaciones recibidas por los diferentes Concejales y Concejales Metropolitanos, aprobó la moción planteada por la Concejala Metropolitana Fernanda Racines Corredores, a través de la cual se resolvió: *“Aprobar el texto final del proyecto de ordenanza y aprobar el Informe de Comisión para Segundo 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”.*

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 concejales 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 concejales que suscriben el informe, que servirán de base para que el Concejo o el alcalde o alcaldesa tomen una decisión.”;

“Artículo 67.69.- Elaboración del informe de segundo debate. - *Luego del primer debate ante el Pleno del Concejo Metropolitano, la Secretaría General en un plazo máximo de 4 días, remitirá a la presidencia de la comisión las observaciones realizadas durante la sesión, con identificación de sus autores. Dentro del mismo plazo, las y los concejales y la ciudadanía o sus organizaciones, podrán hacer llegar a la presidencia de la comisión, pormescrito, nuevas observaciones.*

Las observaciones formuladas en el primer debate deberán ser procesadas por la comisión.

Para el procesamiento de las observaciones del primer debate, el presidente o presidenta de la comisión, en la siguiente reunión ordinaria de la misma, incluirá este punto en el orden del día, y en la sesión podrá solicitar la conformación de mesas de trabajo para este fin.

Las comisiones tendrán un plazo máximo de noventa días, contado a partir del cierre de la sesión del Pleno del Concejo, para la emisión del informe de segundo debate con sus antecedentes, conclusiones, y recomendaciones, mismos que serán puestos a consideración del Concejo Metropolitano.

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, la prórroga que consideren necesaria, para presentar el informe.

El proyecto de informe de segundo debate será elaborado por la Secretaría o Secretario General del Concejo o su delegado o delegada y se deberá adjuntar a la convocatoria a sesión, para su correspondiente revisión, inclusión de observaciones, aprobación y suscripción.

Para su aprobación, se requiere 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.

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

“Artículo 67.70.- Segundo debate en el Pleno del Concejo. - *Una vez emitido el informe de msegundo debate, para conocimiento del Pleno del Concejo Metropolitano, el alcalde o alcaldesa, lo incluirá en el orden del día de una sesión ordinaria o extraordinaria del Concejo.*

El día de la sesión, primero intervendrá el o la ponente del informe designado por la comisión, quien expondrá el informe de la comisión por un tiempo máximo de quince minutos.

Luego de la intervención de la o el ponente, en la que se señalarán las observaciones acogidas del primer debate, identificando los autores o autoras de las mismas, o dando las razones en caso de no haber sido acogidas, cada uno de los integrantes del Concejo Metropolitano, podrán solicitar la palabra hasta por dos ocasiones durante un tiempo máximo de 10 minutos en la primera ocasión, y de 5 minutos en la segunda.

Durante el segundo debate el o la ponente del informe recogerá las observaciones realizadas por el alcalde o alcaldesa y las y los concejales.

En caso de que el proyecto amerite cambios, la o el ponente solicitará al alcalde o alcaldesa, la suspensión del punto del orden del día hasta por sesenta minutos, a fin de que las y los concejales miembros de la comisión analicen la incorporación de los cambios sugeridos.

En caso de resultar insuficiente el tiempo solicitado, la o el ponente solicitará al alcalde o alcaldesa un tiempo adicional, para la presentación del texto final; en cuyo caso, el presidente o presidenta de la comisión, convocará a la comisión para que, en una sola sesión, analice y apruebe el texto final de votación sugerido, el mismo que será entregado al alcalde o alcaldesa, en el plazo máximo de ocho días desde el cierre de la sesión del Concejo Metropolitano.

Una vez que el presidente o presidenta de la comisión, le notifique al alcalde o alcaldesa con el texto final de votación, lo incluirá como punto del orden del día de una sesión ordinaria o extraordinaria del Concejo Metropolitano.

Durante la sesión del Pleno del Concejo Metropolitano, la o el ponente, expondrá los cambios realizados al texto del proyecto de ordenanza, previo a la votación.

En el caso de que en la comisión no se obtenga la mayoría simple para aprobar o improbar los cambios en el plazo determinado de ocho días, la o el ponente tendrá la potestad de presentar el texto final de votación directamente al Concejo Metropolitano.

Una vez finalizada la intervención de la o el ponente y sin debate, se someterá a votación el texto final.”;

“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 REFORMATIVA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, POR LA CUAL SE INCORPORAN 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.

4.3. Debate al interior de la Comisión en Segundo Debate:

Los integrantes de la Comisión de Movilidad, producto de discutir y procesar las observaciones recibidas por las diferentes Concejalas y Concejales Metropolitanos durante el desarrollo de la Sesión del Concejo Metropolitano de Quito y por escrito, acordaron acoger las observaciones que se detallan a continuación:

CONCEJAL /OBSERVACIÓN	TEXTO DEL PROYECTO DE ORDENANZA	OBSERVACIONES
ADRIAN IBARRA		
<p>Incremento de las multas previstas en el proyecto de ordenanza para las infracciones leves, graves y muy graves.</p> <p>Con la siguiente propuesta:</p> <p>Sanciones leves se incremente de 10% al 25%. Sanciones graves se incremente del 25% al 50%. Sanciones muy graves se incremente del 50% al 100%.</p>	<p>Artículo 2937.32.- DE LAS INFRACCIONES LEVES Y SUS SANCIONES.- (...) sanción pecuniaria correspondiente al diez por ciento (10%) de un salario básico unificado (...)</p> <p>Artículo 2937.33.- DE LAS INFRACCIONES GRAVES Y SUS SANCIONES.- (...) sanción pecuniaria correspondiente al veinte y cinco por ciento (25%) de un salario básico unificado (...)</p> <p>Artículo 2937.34.- DE LAS INFRACCIONES MUY GRAVES Y SUS SANCIONES. - (...) sanción pecuniaria correspondiente al cincuenta por ciento (50%) de un salario básico unificado (...)</p>	<p>Se acoge el incremento de las multas, que fuera propuesto por el señor Concejal, en virtud de que, se prevé adicional al incremento de la multas, la posibilidad de sustituir la multa por trabajo comunitario, que permita promover la cultura Metro de Quito.</p> <p>Texto propuesto:</p> <p>"Artículo 2937.32.- DE LAS INFRACCIONES LEVES Y SUS SANCIONES.- (...) sanción pecuniaria correspondiente al veinticinco por ciento (25%) de un salario básico unificado (...)."</p> <p>"Artículo 2937.33.- DE LAS INFRACCIONES GRAVES Y SUS SANCIONES.- (...) sanción pecuniaria correspondiente al cincuenta por ciento (50%) de un salario básico unificado (...)"</p> <p>"Artículo 2937.34.- DE LAS INFRACCIONES MUY GRAVES Y SUS SANCIONES. - (...) sanción pecuniaria correspondiente al cien por ciento (100%) de un salario básico unificado (...)"</p>

<p>Incluir la posibilidad de permutar las sanciones pecuniarias por trabajo comunitario</p>		<p>Conforme lo prevé el Código Municipal en otros tipos de infracciones administrativas, se propone el siguiente texto:</p> <p>"Artículo XX.- TRABAJO COMUNITARIO. - A fin de establecer medidas que incentiven la paz social y coadyuven al mejoramiento de la convivencia ciudadana, así como promover la cultura Metro de Quito, se establece la posibilidad de sustituir las sanciones de orden pecuniario establecidas en la normativa metropolitana vigente con trabajo comunitario, la cual cumplirá el infractor de forma indelegable conforme al siguiente procedimiento:</p> <p>El administrado, contra quien se hubiere iniciado un procedimiento administrativo sancionatorio, podrá, en cualquier momento del procedimiento, solicitar voluntariamente la sustitución de la sanción pecuniaria relativa a la infracción administrativa, por horas de trabajo comunitario. Se podrá sustituir la totalidad o el porcentaje que la o el administrado solicitare.</p> <p>La autoridad distrital sancionadora tendrá la obligación de informar a las y los administrados la posibilidad de sustituir las sanciones por trabajo comunitario al inicio del proceso administrativo. Para el efecto, cada diez dólares (USD. 10,00) con los que hubiere sido sancionado el administrado, equivaldrá a una hora de trabajo comunitario. En el caso de existir fracciones de dólares se establecerá el tiempo proporcional.</p> <p>Si la o el administrado no cumpliere con las horas establecidas en sustitución de la sanción pecuniaria, o las cumpliere parcialmente, se dará paso al cobro por vía coactiva de los valores proporcionales,</p>
---	--	---

		conforme al ordenamiento jurídico metropolitano."
BERNARDO ABAD		
Sanciones más drásticas		Solventado en las observaciones del concejal Ibarra
Incluir en el régimen sancionatorio la prohibición de ventas informales o irregulares, salvo aquellas consideradas por el METRO dentro de las estaciones.	<p>Artículo 2937.34.- DE LAS INFRACCIONES MUY GRAVES Y SUS SANCIONES. - Se tipifican como infracciones muy graves de los usuarios y visitantes del transporte público Metro de Quito, y serán objeto de una sanción pecuniaria correspondiente al cincuenta por ciento (50%) de un salario básico unificado, las siguientes: (...)</p> <p>j) Ejercer actividad económica o comercio en el subsistema;</p> <p>DISPOSICIONES REFORMATORIAS PRIMERA.- Dentro del Libro III.3, Título II "DE LA TRABAJADORA Y EL TRABAJADOR AUTÓNOMO",</p>	<p>La AMC de acuerdo a lo previsto en el Código Municipal, ya realiza control de comercio autónomo no regularizado, conforme lo prevé:</p> <p>Artículo 3407.- De las contravenciones de segunda clase.- Serán reprimidos con multa de 0,5 RBUM dólares de los Estados Unidos de América quienes cometan las siguientes contravenciones:</p> <p>5. Utilizar el espacio público o vía pública para cualquier actividad comercial sin la respectiva autorización municipal;</p> <p>Respecto de la salvedad a la que se refirió el Concejal Abad, es preciso considerar que la disposición reformatoria primera, prevé que, se admita trabajadores autónomos en el transporte público, exceptuando al Subsistema del Metro de Quito, por lo que, no se prevé la posibilidad de que al interior de las estaciones se produzcan actividades comerciales.</p>

	<p>Capítulo II, CLASIFICACIÓN DE LAS TRABAJADORAS Y TRABAJADORES AUTÓNOMOS, sustitúyase el numeral 5 del artículo 1343 por el siguiente: "5. Trabajadoras y trabajadores autónomos en transportación pública.- Son aquellas personas que realizan sus actividades de comercio en el interior de las unidades de transportación pública del Distrito Metropolitano de Quito, exceptuándose de estas al Subsistema de transporte público de pasajeros Metro de Quito."</p>	
<p>Prohibir el comercio irregular dentro de las estaciones, vagones del metro</p>	<p>Artículo 2937.15.- PROHIBICIONES DE LOS USUARIOS Y VISITANTES DEL SUBSISTEMA.- Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el ordenamiento jurídico, se establecen como prohibiciones a los usuarios y visitantes del subsistema, los siguientes: (...) 25) Ejercer actividad económica o comercio en el subsistema;</p>	<p>Actualmente la propuesta normativa si contempla la infracción administrativa de ejercer actividades económicas en el subsistema.</p>

<p>Prohibir las prácticas de la mendicidad en los vagones del tren</p>	<p>Artículo 2937.15.- PROHIBICIONES DE LOS USUARIOS Y VISITANTES DEL SUBSISTEMA.- 14) Ejercer actividades tales como solicitar dinero o dádivas de cualquier naturaleza en puntos específicos del subsistema;</p>	<p>Actualmente la propuesta normativa si lo contempla.</p>
<p>DIEGO GARRIDO</p>		
<p>Incluir la posibilidad de permutar las sanciones pecuniarias por Trabajo Comunitario</p>		<p>Solventado en las observaciones del concejal Ibarra</p>
<p>FIDEL CHAMBA</p>		
<p>Regular el buen uso del Metro</p>	<p>Artículo 2937.14.- DEBERES DE LOS USUARIOS Y VISITANTES DEL SUBSISTEMA.- Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el ordenamiento jurídico de superior jerarquía a la presente ordenanza, se reconocen como deberes de los usuarios y visitantes del subsistema, los siguientes: (...) 22) Cuidar, conservar y hacer buen uso de los equipos de movilidad y accesibilidad, siguiendo las instrucciones dadas para ello y dando</p>	<p>La propuesta normativa si lo contempla.</p>

	prioridad a las personas que así lo requieran;	
Incluir en el régimen sancionatorio las siguientes infracciones: 1. Arrojar basura u objetos por las ventanas, 2. Sacar el cuerpo por las ventanas, 3. Viajar en los espacios destinados para personas de la tercera edad, mujeres embarazadas, o con niños, así como en espacios destinados para bicicletas.	<p>Artículo 2937.14.- DEBERES DE LOS USUARIOS Y VISITANTES DEL SUBSISTEMA.- (...) 1) Abstenerse de ejecutar en el subsistema actos que atenten contra la tranquilidad, comodidad, seguridad, integridad de las personas y/o de la infraestructura; o, que contravengan disposiciones legales o reglamentarias; 19) Respetar los espacios dispuestos para las personas que pertenecen a los grupos de atención prioritaria, coches de bebé y bicicletas;</p> <p>28) No arrojar desechos, de ningún tipo, en las estaciones, vagones, rieles; y, en general, en ningún espacio del subsistema de transporte;</p>	La propuesta normativa prevé disposiciones que buscan prevenir actos que afecten al uso adecuado del subsistema.

<p>Permitir el acceso de vehiculos de movilidad como bicletas, scooters</p>	<p>Artículo 2937.20.- TRANSPORTE DE BICICLETAS O VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD.- Las siguientes observaciones deberán tenerse en cuenta por los usuarios en el subsistema, en los casos especiales que se detallan: Se permite el ingreso de bicicletas y vehículos de micromovilidad en el subsistema, siempre y cuando se acojan a los protocolos y procedimientos definidos y publicados en los canales de la operadora, dando prioridad al usuario peatón. Se deberán acoger a los siguientes parámetros: (...)</p>	<p>La propuesta normativa si contempla disposición al respecto.</p>
<p>Control de ventas en los accesos al Metro, para que no se constituyan en espacios inseguros.</p>		<p>CODIGO MUNICIPAL Artículo 78.- Objeto. - El Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano de Quito es el órgano de ejecución operativa distrital en materia de prevención, disuasión, vigilancia y control del espacio público en el ámbito de su jurisdicción y competencia, de conformidad con lo previsto en los artículos 268 y 269 del Código Orgánico de las Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público y 597 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. La AMC ejerce su potestad sancionadora, de acuerdo con la siguiente infracción y sanción:</p>

		<p>Artículo 3407.- De las contravenciones de segunda clase.- Serán reprimidos con multa de 0,5 RBUM dólares de los Estados Unidos de América quienes cometan las siguientes contravenciones:</p> <p>5. Utilizar el espacio público o vía pública para cualquier actividad comercial sin la respectiva autorización municipal;</p>
MARTIN VACA		
<p>Fomento de la educación a través de la Cultura Metro, cultura de prevención antes que la cultura de sanción</p>		<p>Considerar en la propuesta normativa la difusión y socialización de las disposiciones normativas, a la ciudadanía.</p> <p>Texto propuesto: "DISPOSICIÓN TRANSITORIA:</p> <p>Única.- En el plazo de seis meses contados a partir de la sanción de esta ordenanza, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y la Agencia Metropolitana de Control, en coordinación con los órganos competentes, socializará su contenido mediante mecanismos de difusión que permitan fomentar la cultura Metro de Quito."</p>
JUAN BAEZ		
<p>Solicita incluir en el texto que trata de la fragancia, un término de 24 horas para conocimiento. Además, solicita conocer si existen suficientes funcionarios de la AMC para conocer fragancias en 24 horas.</p>	<p>Artículo 2937.29.- DE LA FLAGRANCIA.- La Agencia Metropolitana de Control en el ejercicio de sus potestades de inspección general, instrucción, resolución y ejecución, será la responsable de iniciar procedimientos administrativos en fragancia, cuando evidencie el cometimiento de una infracción</p>	<p>CODIGO ORGANICO ADMINISTRATIVO</p> <p>Art. 252.- Notificación del acto de iniciación. El acto administrativo de inicio se notificará, con todo lo actuado, al órgano peticionario, al denunciante y a la persona inculpada.</p> <p>Salvo que se requiera la colaboración personal en el procedimiento, la notificación de inicio del procedimiento será la última que se cursa al peticionario o al denunciante, si ha fijado su domicilio de conformidad con este Código. En el caso de que la o el inculpada no conteste el acto administrativo de inicio en el término de diez días, este se considerará como el</p>

	<p>administrativa in situ, ya sea por constatarla en el momento del ejercicio de su potestad de control, o por acudir a un llamado de emergencia realizado por la operadora <u>u otros órganos competentes</u>, para la verificación de la flagrancia e inicio del procedimiento administrativo sancionador que corresponda.</p>	<p>dictamen previsto en este Código, cuando contenga un pronunciamiento preciso acerca de la responsabilidad imputada. En caso de infracciones administrativas flagrantes, el acto de inicio se incorporará en una boleta, adhesivo o cualquier otro instrumento disponible que se entregará a la o al presunto infractor o se colocará en el objeto materia de la infracción o el lugar en el que se produce.</p> <p>Se encuentra contemplado en el Código Orgánico Administrativo el procedimiento en flagrancia en materia administrativa. En caso de que se requiera incorporar el término de 24 horas para actos flagrantes, es necesario reformar la normativa legal referida.</p>
<p>Solicita revisar el texto de la OM en lo relacionado a la infracción de consumo de drogas, ya que a criterio del Concejal, se contrapone con lo dispuesto en el COIP.</p>	<p>Artículo 2937.33.- DE LAS INFRACCIONES GRAVES Y SUS SANCIONES.- (...) b) Fumar, o utilizar vaporizadores o cigarrillos electrónicos, consumir drogas, sustancias estupefacientes o bebidas alcohólicas, dentro del subsistema, así como ingresar bajo el efecto de dichas sustancias;</p>	<p>La propuesta normativa tipifica infracciones administrativas en el ámbito de competencias del DMQ; por lo que, se debe considerar que los delitos tipificados en el COIP responden a la vía judicial, mientras que las infracciones administrativas se sustancian en vía administrativa.</p>
HECTOR CUEVA		
<p>Solicita que se aclare en el texto de la OM ¿Cuáles son los animales peligrosos?</p>	<p>Artículo 2937.5.- DEFINICIONES.- Para la aplicación de la presente ordenanza se considerarán las siguientes definiciones: (...) 6) “Animal potencialmente peligroso”: Animal que</p>	<p>La propuesta normativa si contempla una definición respecto de animales peligrosos. Art. 5, numeral 6, dice: “Animal potencialmente peligroso”: Animal que por sus características de tamaño, peso u otras condiciones, pueda constituir un riesgo contra la vida o integridad de las personas u otros animales, o pueda afectar las condiciones de seguridad de la operación del subsistema Metro</p>

	<p>por sus características de tamaño, peso u otras condiciones, pueda constituir un riesgo contra la vida o integridad de las personas u otros animales, o pueda afectar las condiciones de seguridad de la operación del subsistema Metro de Quito.</p>	<p>de Quito.</p>
<p>Respecto del ingreso de los vehiculos de micromovilidad, solicita que se revise el texto ya que la OM señala que se reserva la autorización para ingreso de vehiculos de micromovilidad.</p>	<p>Artículo 2937.20.- TRANSPORTE DE BICICLETAS O VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD.- Las siguientes observaciones deberán tenerse en cuenta por los usuarios en el subsistema, en los casos especiales que se detallan: Se permite el ingreso de bicicletas y vehículos de micromovilidad en el subsistema, siempre y cuando se acojan a los protocolos y procedimientos definidos y publicados en los canales de la operadora, dando prioridad al usuario peatón. Se deberán acoger a los siguientes parámetros: (...) 5) La operadora, se reserva el ingreso o no de bicicletas o vehículos de micromovilidad,</p>	<p>La propuesta normativa si contempla.</p>

	<p>por razones de seguridad, congestión, eventos especiales, aglomeraciones, circunstancias particulares, que pudieran perjudicar o afectar el normal funcionamiento del subsistema.</p>	
<p>Solicita se incluya el término de 24 horas para que los funcionarios emitan los informes en flagrancia</p>		<p>Se encuentra contemplado en el Código Orgánico Administrativo el procedimiento en flagrancia. En caso de que se requiera incorporar el término de 24 horas para actos flagrantes, es necesario reformar la normativa legal referida.</p>
<p>Solicitó el incremento de las sanciones por las infracciones determinadas en la OM</p>		<p>Solventado en las observaciones del concejal Ibarra</p>
<p>Crear un registro de la personas sancionadas</p>		<p>La AMC cuenta con las bases de datos de los procedimientos administrativos sancionadores, donde se registran a los administrados y las resoluciones administrativas.</p>
<p>Considerando relativo a la Secretaría de Movilidad no tiene coherencia, dice: "que forma particular de la estructura del orgánico funcional (...)"</p>	<p>Es un error de redacción</p>	<p>La observación ha sido acogida y corregido el texto.</p>

<p>En el artículo 3 se sugiere que después de la frase “sobre una vía férrea exclusiva”, se agregue la palabra subterránea, ya que es indispensable determinar que la línea férrea circula debajo del suelo</p>	<p>Artículo 2937.3.- DEL METRO DE QUITO.- Para efectos de la presente sección, se entenderá como el Subsistema de Transporte Público Metro de Quito al medio masivo de transporte público de pasajeros en la ciudad de Quito que se moviliza sobre una vía férrea exclusiva y subterránea, siendo sus componentes principales, los siguientes: estaciones, talleres, cocheras y sus elementos, sistemas de comunicaciones, señalización ferroviaria, material rodante, señalética, subestaciones eléctricas y líneas de alimentación eléctrica, así como cualquier otro elemento necesario o complementario a la explotación y mantenimiento del subsistema.</p>	<p>Observación acogida</p>
<p>En el numeral 17 del artículo 11: Se sugiere agregar, que incluye el servicio de teléfonos celulares satelitales en cabina,</p>	<p>17) Contar con planes de emergencias y protocolos, donde se establezcan las medidas de seguridad que deban adoptarse ante accidentes o situaciones de emergencia;</p>	<p>El subsistema Metro de Quito cuenta con un sistema de comunicación interna que permite reportar cualquier novedad o emergencia a las autoridades competentes y se encuentra funcionando correctamente en el tiempo de preoperación y operación comercial desde el 1 de diciembre de 2024. En esa medida se considera que no es necesario incluir esta observación.</p>

<p>Al artículo 14.- deberes de los usuarios y visitantes del subsistema, se deberá agregar un numeral, el mismo que dirá: 34) obligatorio el uso de mascarillas cuando padezca enfermedad respiratoria.</p>	<p>El texto actual no contempla esta disposición</p>	<p>Se propone incluir el siguiente texto: 33) Usar mascarilla obligatoriamente cuando padezca enfermedad respiratoria; y, 34) Las demás que establezca la ley, la presente ordenanza y los reglamentos aplicables.</p>
<p>Art. 17, numeral 4: Se debe especificar cuales son los animales potencialmente peligrosos, ya que se está dejando al libre criterio del personal que realizan los controles."</p>	<p>La propuesta normativa si contempla una definición respecto de animales peligrosos. Art. 5, numeral 6, dice: <i>"Animal potencialmente peligroso": Animal que por sus características de tamaño, peso u otras condiciones, pueda constituir un riesgo contra la vida o integridad de las personas u otros animales, o pueda afectar las condiciones de seguridad de la operación del subsistema Metro de Quito.</i></p>	<p>Es un tema que sí está contemplado en el proyecto de ordenanza.</p>
<p>Art. 18, numeral 2: Mi pregunta es si existe un registro de animales domesticos; o, la identificación del animal es facultativo del propietario? Al señalar que los mismos podrán ser verificados por parte del personal</p>	<p>Artículo 2937.18.- OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DEL USUARIO RESPONSABLE DE ANIMALES DE ESTIMA Y COMPAÑÍA. - El usuario responsable de animales de estima y compañía estará obligado a: (...) 2) Portar la correcta</p>	<p>Todo lo relacionado con el Bienestar Animal y la Gestión de la Fauna Urbana en el DMQ se encuentra ya regulado en el Código Municipal, a partir del artículo 3603. Los animales de asistencia se encuentran definidos en el artículo 3605, numerales 10 y 46. Se considera que no hace falta agregar un texto respecto de temas que ya están normados en el Código Municipal.</p>

<p>de la operadora, se deja al libre criterio del personal para que verifiquen o no la autenticidad de los documentos, por lo que sugiero que se debe poner "los mismos que deben ser verificados por parte del personal de la operadora"</p>	<p>identificación individual y visual del animal (placa) así como también el certificado de vacunación y desparasitación actualizado del animal. Los mismos que podrán ser verificados por parte del personal de la operadora.</p>	
<p>Art. 20, numeral 5: Sugiero que después de la palabra "reserva el" se agregue la palabra "derecho de"</p>	<p>El texto actual dice: 5) La operadora, se reserva el ingreso o no de bicicletas o vehículos de micromovilidad, por razones de seguridad, congestión, eventos especiales, aglomeraciones, circunstancias particulares, que pudieran perjudicar o afectar el normal funcionamiento del subsistema.</p>	<p>Se acoge la observación y se propone el siguiente texto: 5) La operadora, se reserva el derecho de autorizar o no el ingreso de bicicletas o vehículos de micromovilidad, por razones de seguridad, congestión, eventos especiales, aglomeraciones, circunstancias particulares, que pudieran perjudicar o afectar el normal funcionamiento del subsistema.</p>
<p>Art. 29: La flagrancia debe ser calificada dentro de las 24 horas de haberse cometido la infracción. La agencia metropolitana de control debe informar si dentro de sus competencias</p>	<p>Artículo 2937.29.- DE LA FLAGRANCIA.- La Agencia Metropolitana de Control en el ejercicio de sus potestades de inspección general, instrucción, resolución y ejecución, será la responsable de iniciar procedimientos administrativos en flagrancia, cuando</p>	<p>La observación ha sido analizada en la observación formulada por el Concejal Juan Báez. Establecer las 24 horas supondría una reforma al COA.</p>

<p>tiene unidades activas las 24 horas para poder calificar la flagrancia.</p>	<p>evidencie el cometimiento de una infracción administrativa in situ, ya sea por constatarla en el momento del ejercicio de su potestad de control, o por acudir a un llamado de emergencia realizado por la operadora u otros órganos competentes, para la verificación de la flagrancia e inicio del procedimiento administrativo sancionador que corresponda.</p>	
<p>Art. 33, letra b): Al señalar que se sancionará con el 25% de un salario básico unificado a las personas que consuman drogas o sustancias estupefacientes dentro del subsistema estamos yendo en contra de lo que estable el código orgánico integral penal coip, ya que consumir drogas es un delito, no una contravención.</p>	<p>Artículo 2937.33.- DE LAS INFRACCIONES GRAVES Y SUS SANCIONES.- Se tipifican como infracciones graves de los usuarios y visitantes del subsistema de transporte público Metro de Quito, y serán objeto de una sanción pecuniaria correspondiente al cincuenta por ciento (50%) de un salario básico unificado, las siguientes:</p> <p>b) Fumar, o utilizar vaporizadores o cigarrillos electrónicos, consumir drogas, sustancias estupefacientes o bebidas alcohólicas, dentro del subsistema,</p>	<p>La conducta que se sanciona es el consumo de cigarrillos, drogas, sustancias estupefacientes o bebidas alcohólicas dentro del subsistema, o ingresar bajo el efecto de dichas sustancias, sin perjuicio de que, si esa conducta constituye una contravención o delito tipificado en el COIP, la persona sea puesta a órdenes de las autoridades competentes.</p>

	así como ingresar bajo el efecto de dichas sustancias;	
<p>Disposición reformativa cuarta: La zona c- del artículo 3, de la resolución no. Shtv-2021-010, de 2 de junio del 2021, suscrita por el secretario de territorio, hábitat y vivienda, del municipio del distrito metropolitano de Quito, determina: Zona c – dispersión: la zona c se definirá por un radio de 30.00 m. Medidos desde la boca de ingreso y que contiene las zonas antecedentes. En este nivel de flujo no se podrá implementar comercio autónomo. (...) Por lo expuesto, de conformidad con la norma suprema señalada, es necesario revisar de una manera técnico legal, que la resolución no. Shtv-2021-010, de</p>	<p>CUARTA.- Refórmese el párrafo segundo del artículo 1351, por el siguiente:</p> <p>“Se prohíbe el otorgamiento de permisos para desarrollar actividades comerciales por parte de las trabajadoras y trabajadores autónomos, en áreas, espacios y material rodante que forman parte del subsistema Metro de Quito entendiéndose como tal en su conjunto los accesos a cada una de las estaciones, estaciones, túnel, pasillos de traslado peatonal, trenes y demás material rodante, así como también en áreas regeneradas de las Administraciones Zonales y en el Centro Histórico de Quito, dentro de los límites que, conforme con la Declaración de Quito como “Patrimonio Cultural de la Humanidad” por parte del Comité Intergubernamental del Patrimonio Mundial de la UNESCO el 08 de septiembre de 1978 y, el</p>	<p>En caso de que la Resolución no. Shtv-2021-010, de 2 de junio del 2021, se la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda se oponga al texto de la ordenanza, deberá ser armonizada, con apego a lo dispuesto por el artículo 425 de la Constitución de la República.</p>

<p>2 de junio del 2021, no se contraponga a la ordenanza.</p>	<p>Título referente a las áreas y bienes patrimoniales de este Código, se detallan a continuación: (...)”.</p>	
---	--	--

Finalmente, los miembros de la Comisión de Movilidad, dentro de las 6 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 y los aportes de la ciudadanía participante, acordaron un texto definitivo y resolvieron emitir el presente Informe de Comisión, con la finalidad de que sea analizado y discutido por el Pleno del Concejo Metropolitano de Quito en Segundo Debate.

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 los aportes de la ciudadanía participante, luego 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 Segundo Debate por el Concejo Metropolitano de Quito.

6. RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria No. 007, realizada el día viernes, 12 de enero de 2024, 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 67.69 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 **SEGUNDO 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 normativo.

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 en la respectiva Sesión del Concejo Metropolitano de Quito donde se evacuó el Segundo Debate.

8. SUSCRIPCIÓN DEL INFORME:

Las y los integrantes de las Comisión de Movilidad abajo firmantes, aprueban el día viernes, 12 de enero de 2024, el Informe de la Comisión con el respectivo texto del proyecto normativo, 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 No. 007, realizada el día viernes, 12 de enero de 2024, por el pleno de la Comisión de Movilidad, con la votación de las y los siguientes Concejales Metropolitanos: Fernanda Racines Corredores; Diana Cruz Murillo; Wilson Merino Rivadeneira; Joselyn Mayorga Salazar; y, Cristina López Gómez de la Torre; **AFIRMATIVOS: CINCO (5). NEGATIVOS: CERO (0). ABSTENCIONES: CERO (0). BLANCOS: CERO (0). CONCEJALES/AS AUSENTES EN LA VOTACIÓN: CERO (0).**

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

Quito D.M., 12 de enero de 2024.

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

El subsistema de transporte 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 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.

Siendo el subsistema Metro de Quito, 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.

CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que**, la Constitución de la República del Ecuador, en adelante Constitución, en su artículo 11, numerales 8 y 9, reconoce como el más alto deber del Estado el respetar los derechos constitucionales y determina que el ejercicio de los derechos se regirá por principios y se desarrollará de manera progresiva a través de normas, jurisprudencia y políticas públicas; correspondiendo al Estado, generar las condiciones necesarias para el pleno reconocimiento y ejercicio;
- Que**, el artículo 35 de la Constitución establece cuales son los grupos de atención prioritaria y especializada en los ámbitos público y privado;
- Que**, la Constitución en su artículo 53 determina que 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;
- Que**, el artículo 66, numeral 25 de la Constitución reconoce el derecho a acceder a 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;
- Que**, el artículo 76 de la Constitución garantiza el derecho al Debido Proceso, entre otros, particularmente, el Derecho a la Defensa con todas sus garantías;
- Que**, el artículo 82 de la Carta Magna Ecuatoriana, establece lo siguiente: *“(...) 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.”*;
- Que**, el artículo 226 de la Constitución, con respecto al principio de legalidad de las actuaciones de la administración pública en general establece: *“(...) 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 (...)”*; y, el artículo 227 ibidem, determina que: *“(...) La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, desconcentración, jerarquía, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación (...)”*;
- Que**, el artículo 238 ibidem, determina que: *“(...) 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. (...) Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los*

concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales.”. (Énfasis de negrita añadido);

Que, el artículo 240 de la Constitución dispone: “(...) *Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales (...)*”;

Que, el artículo 264 ibídem establece las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, dentro de las cuales se encuentra contemplado en el numeral 6) la atribución de planificar, controlar y regular el tránsito y transporte terrestre dentro de la circunscripción cantonal; disposición que de forma concordante se encuentra recogida en los artículos 55, literal f) y 84, literales f) y q) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización;

Que, el artículo 266 ibídem, detalla que: “(...) *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.”. (Énfasis de negritas añadido);*

Que, el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en adelante LOTTTSV, determina que: “(...) *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 (...)*”;

Que, los literales c), h) y k) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus competencias, las siguientes: “(...) *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 (...)*”;

Que, el artículo 47 de la LOTTTSV, determina que: “(...) *El transporte terrestre de personas animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas (...)*”;

Que, los literales a), b), c) y d) del artículo 54 de la LOTTTSV, señala que: *“(...) 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 (...)”*;

Que, el artículo 55 de la LOTTTSV, determina que: *“(...) 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 (...)”*;

Que, el artículo 65 de la LOTTTSV, señala que: *“(...) El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intrarregional, intraprovincial e internacional (...)”*; en armonía con lo dispuesto en el artículo 66 ibídem, que define al servicio de transporte público intracantonal, como aquel que opera dentro de los límites cantonales y por ende le corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;

Que, el literal a) del artículo 75 de la LOTTTSV, señala que: *“(...) 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, para el ámbito intracantonal (...)”*;

Que, el primer inciso del artículo 76 de la LOTTTSV, establece que: *“(...) El contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas 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 (...)”*;

Que, la LOTTTSV en el artículo innumerado, incorporado luego del artículo 85B sobre la contratación de servicios de transporte terrestre dispone: *“(...) La contratación de un servicio de transporte terrestre es exclusivo de las operadoras debidamente autorizadas por el organismo de tránsito competente, al amparo de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento General de aplicación y sus reglamentos específicos. Queda prohibida la contratación de servicios de transporte terrestre a personas naturales, así como, la contratación de quienes oferten el servicio sin el título habilitante respectivo (...)”*;

Que, el artículo 201 literales a), e) y f) de la LOTTTSV, determina que 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; (...) 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 (...);

Que, el artículo 202 literales i) de la LOTTTSV, determina las obligaciones de los usuarios o pasajeros del servicio de transporte público y comercial tendrán las siguientes obligaciones: “(...) i) *Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos. (...);*”

Que, el artículo 1 de la Ley Orgánica del Servicio Público, en adelante LOSEP, determina que: “(...) *La presente Ley se sustenta en los principios de: **calidad, calidez, competitividad, continuidad, descentralización, desconcentración, eficacia, eficiencia, equidad, igualdad, jerarquía, lealtad, oportunidad, participación, racionalidad, responsabilidad, solidaridad, transparencia, unicidad y universalidad que promuevan la interculturalidad, igualdad y la no discriminación.***”. **(Énfasis de negritas añadido);**

Que, el artículo 83 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en adelante COOTAD, determina que: “(...) *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. (...);*”

Que, el artículo 84, literal j) y literal r), del COOTAD, establecen la posibilidad de: “(...) j) *Implementar los sistemas de protección integral del cantón que aseguren el ejercicio, garantía y exigibilidad de los derechos consagrados en la Constitución y en los instrumentos internacionales, lo cual incluirá la conformación de los consejos cantonales, juntas cantonales y redes de protección de derechos de los grupos de atención prioritaria. (...);* y, “(...) r) *Crear y coordinar los consejos de seguridad ciudadana metropolitanos, con la participación técnica profesional del ente rector de la seguridad ciudadana y orden público y de la Policía Nacional, y con los aportes de la comunidad, organizaciones barriales, la academia y otros organismos relacionados con la seguridad ciudadana, para formular la planificación de la política local, su ejecución y evaluación de resultados, sobre la acción preventiva, protección, seguridad y convivencia ciudadana. Previa coordinación con la Policía Nacional del Ecuador de su respectiva jurisdicción, podrán suscribir convenios colaborativos para la seguridad ciudadana en el ámbito de sus competencias, en concordancia con el Plan Nacional de seguridad ciudadana; (...);*”

Que, El artículo 85 ibídem, señala que: “(...) *Los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que puedan ser asumidas de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que se les asigne. (...);*”

Que, el literal a), del artículo 87 ibídem, otorga la siguiente facultad al Concejo Metropolitano: *“(...) Al concejo metropolitano le corresponde: (...) a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones; (...)”;*

Que, el artículo 116 ibídem establece que: *“(...) 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. (...)”;*

Que, el artículo 7 del Código Orgánico Administrativo, en adelante COA, establece el principio de desconcentración, mediante el cual 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;

Que, el artículo 16 del COA, contempla el principio de proporcionalidad, regulando que 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 limita 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;

Que, el artículo 22 ibídem, con respecto a los principios de seguridad jurídica y confianza legítima, señala que: *“(...) 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.”;*

Que, en el artículo 42 de la misma norma prevé su ámbito material y se establece que este cuerpo normativo 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. (...); y, así mismo en la disposición derogatoria novena dispone: "(...) Derógase otras disposiciones generales y especiales que se opongan al presente Código Orgánico Administrativo (...);

Que, el artículo 98 íbidem, define al acto administrativo como: "(...) 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";

Que, el artículo 134 del Código antes citado, determina: "(...) 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. (...);

Que, al respecto de la provisión de bienes y servicios públicos, el artículo 242 del COA, determina que 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. (...);

Que, el artículo 248 del COA, establece las garantías del procedimiento sancionador estableciendo entre otras, que en ningún caso se impondrá una sanción sin que se haya tramitado el necesario procedimiento y que 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;

Que, el artículo 221 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en adelante Código Municipal, establece el objeto principal de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, en los siguientes términos: "(...) 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. (...);

Que, el artículo 2907 del Código establece al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros como *"(...) 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 promover a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros (...)"*; de conformidad con el artículo 2909 ibídem, se organiza en cuatro subsistemas: *"(...) a. 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"; (...) b. Subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos (bus rapid transit - BRT), constituido por los elementos y/o componentes vinculados con los corredores troncales y alimentadores que, definidos en 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 "Metrobús-Q". (...) c. Subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, con sus elementos y/o componentes, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Transporte Convencional". (...) d. Subsistema de transporte público de pasajeros por cable, que comprende el servicio prestado a través de teleféricos, telecabinas desembragables, funiculares y otros medios similares 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 "Quito Cables (...)"*;

Que, el numeral 1 del artículo 2914 del Código Municipal, señala como objetivo del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, la prestación de un servicio de óptima calidad al usuario;

Que, de acuerdo con el numeral 1 del artículo 2918 del Código Municipal, le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;

Que, el artículo 3242 del Código Municipal dispone: *"(...) 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 (...)"*;

Que, la Ordenanza PMDOT-PUGS No. 001 – 2021, aprobó la actualización del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y la aprobación del Plan

de Uso y Gestión del Suelo del Distrito Metropolitano de Quito, cuya última reforma se registra mediante la Ordenanza PMDOT-PUGS No. 002 – 2022; instrumento de planificación que en la parte pertinente de la página número 23 del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial determina al proyecto “Metro de Quito”, como: “(...) *el metro de Quito como eje vertebrador, el cual es considerado como proyecto de prioridad local, ya que contribuye a la mejora de la movilidad, productividad y calidad de vida de los pobladores de Quito. (...)*”; y,

Que, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, es una dependencia pública Municipal, creada mediante Resolución No. 0002, de fecha 06 de agosto de 2009, que forma parte de la estructura del orgánico funcional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, ratificado mediante Resolución No. A0010 de 31 de marzo de 2011, así como también, mediante la Resolución de Alcaldía No. ADMQ-022-2023; y, en tal condición se constituye en el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros en el DMQ, a cuyo cargo se encuentra la rectoría y planificación de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito;

Que, mediante Ordenanza Metropolitana No. 237 sancionada el 27 de abril de 2012, se creó la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, misma que fue reformada con Ordenanza Metropolitana No. 383 sancionada el 02 de abril de 2023, contenida en el Código Municipal para el Distrito Metropolitano en el Título V del Capítulo XII En esta Ordenanza se incorporó en la letra (b) del Art. 2 como atribución de la EPMMQ la siguiente: “*Administrar, operar, mantener y, en general, explotar la infraestructura, el material móvil y el equipamiento e instalaciones del Subsistema de Transporte Público metro de Quito*”;

En ejercicio de las atribuciones conferidas por los artículos 87, literal a) y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, el artículo 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, expide la:

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

ARTÍCULO ÚNICO. - Incorpórese dentro del Libro IV.2, titulado: DE LA MOVILIDAD; TITULO I, denominado: DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS; como parte del CAPÍTULO IV, llamado: DE LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL DISTRITO METROPOLITANO; la siguiente Sección con el articulado que se detalla a continuación:

SECCIÓN I
DE LAS GENERALIDADES DEL SUBSISTEMA METRO DE QUITO.

PARÁGRAFO I
OBJETO, ÁMBITO Y DEFINICIONES.

Artículo 2937.1 Objeto. - La presente Sección regula 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.

De igual forma, se establecerán las 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 se garantiza los derechos de los grupos y personas de atención prioritaria en el uso de este subsistema.

Artículo 2937.2.- Ámbito. - Las disposiciones previstas en esta Sección serán de cumplimiento obligatorio por parte de los actores del subsistema.

Artículo 2937.3.- Metro de Quito. - Para efectos de la presente Sección, se entenderá como el Subsistema de Transporte Público Metro de Quito al medio masivo de transporte público de pasajeros en la ciudad de Quito que se moviliza sobre una vía férrea exclusiva subterránea, siendo sus componentes principales, los siguientes: estaciones, talleres, cocheras y sus elementos, sistemas de comunicaciones, señalización ferroviaria, material rodante, señalética, subestaciones eléctricas y líneas de alimentación eléctrica, así como cualquier otro elemento necesario o complementario a la explotación y mantenimiento del subsistema.

Artículo 2937.4.- Principios Aplicables. - El servicio de transporte público masivo de pasajeros que se brinda a través del Metro de Quito se fundamenta en los siguientes principios: eficacia, eficiencia, integridad, equidad, solidaridad, respeto, innovación, flexibilidad, adaptación e inclusión.

Al aplicar el régimen sancionador se garantizará los principios de legalidad, responsabilidad, y el debido proceso.

Artículo 2937.5.- Definiciones. - Para la aplicación de la presente Sección se considerarán las siguientes definiciones:

- 1) **Actores del subsistema:** Se entenderá a las personas usuarias/pasajeras, visitantes, operadoras, contratistas, servidores, trabajadores y todo el personal que esté vinculado con la prestación del servicio del Metro de Quito.
- 2) **Administradora:** Entiéndase al ente rector municipal de la Movilidad, que administre el Sistema Integrado de Transporte Público.

- 3) **Andén Metro:** Es la plataforma elevada que permite el fácil acceso al transporte masivo ferroviario urbano tipo metro.
- 4) **Animal de asistencia o guía:** Son aquellos que se consideran parte de la persona y de su desenvolvimiento normal y que previamente obtuvieron un certificado que los acredite como tal, en los centros especializados y habilitados, o de los profesionales respectivos, para el acompañamiento y auxilio de personas con discapacidad u otra condición especial.
- 5) **Animal doméstico de estima y compañía:** Animal doméstico que se mantiene con la finalidad de acompañar a su tenedor responsable. Los animales de estima y compañía no pueden ser utilizados para actividad lucrativa alguna.
- 6) **Animal potencialmente peligroso:** Animal que por sus características de tamaño, peso u otras condiciones, pueda constituir un riesgo contra la vida o integridad de las personas u otros animales, o pueda afectar las condiciones de seguridad de la operación del subsistema Metro de Quito.
- 7) **Cabina de tren:** Compartimiento ubicado en los extremos del material rodante tipo tren, que contiene todos los elementos, dispositivos y mandos de seguridad, entre otros.
- 8) **Código QR:** Combinación de barras bidimensionales que pueden ser leídos por dispositivos dedicados a la lectura de estos códigos.
- 9) **EPMMQ:** Es la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.
- 10) **Material Rodante:** Es todo tren que se compone de varios coches, que circula sobre la vía exclusiva del subsistema.
- 11) **Medio de pago:** Formas por medio del cual se puede pagar la utilización del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito.
- 12) **Documento habilitante para los usuarios del Subsistema Metro de Quito:** Elemento que habilita a las personas usuarias a desplazarse/viajar en el subsistema y que varía en función del medio de pago utilizado.
- 13) **Operadora u Operador:** Entiéndase a la EPMMQ, sea que opere por gestión directa institucional, gestión por contrato, o gestión delegada la operación del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito. En el caso de gestión por contrato o gestión delegada, la definición alcanza además a los contratistas, dentro del marco de sus obligaciones contractuales.
- 14) **Usuario:** Persona poseedora de un medio de pago que haya validado y se encuentre dentro del subsistema para poder desplazarse/viajar por el mismo.
- 15) **Usuario responsable de animales de estima o compañía, asistencia o guía:** Toda persona que ingrese al subsistema con animales de compañía, asistencia o guía cumpliendo los lineamientos establecidos en la presente Sección.
- 16) **SalDOS Caducados:** Es el valor económico/monetario que no ha sido devengado en el lapso que la administradora lo determine.
- 17) **SITP:** Sistema Integrado de Transporte Público que comprende todos los subsistemas de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito.
- 18) **Subsistema Metro de Quito:** Entiéndase a la variante de Transporte Público denominada Metro de Quito.

- 19) Tarifa:** Es el valor económico respectivo que pagan los usuarios para acceder al servicio de transporte público en cualquiera de sus subsistemas.
- 20) Vehículos de Micromovilidad:** Son vehículos livianos de tracción humana o motor auxiliar eléctrico, de combustión o mixto que sirven para desplazamiento personal, tales como: bicicletas, scooters, patines, patinetas, u otros similares.
- 21) Visitante:** La persona que se encuentra en el interior del subsistema y que no ha validado un medio de pago.

PARÁGRAFO II

DEL CONTRATO DE SERVICIO DE TRANSPORTE, AUTORIDAD Y EVENTOS EXCEPCIONALES

Artículo 2937.6.- Contrato de Servicio de Transporte.- El Contrato de Servicio Público de Transporte de Pasajeros para la o el usuario del subsistema es un contrato de adhesión el cual se perfecciona en el momento en que la persona valida el medio de pago en los equipos dispuestos para este fin en las estaciones, y se ejecutará durante su viaje y hasta el momento en que cruce las barreras o mecanismos de control de salida dispuestos o finalice el servicio.

Artículo 2937. 7.- Intervención de la Autoridad.- Sin perjuicio de la competencia asignada por Ley a la Policía Nacional, Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano, Agencia Metropolitana de Control y demás entes de control, el personal autorizado de la operación, solicitará la intervención, coordinación y colaboración de las autoridades competentes y fuerzas de seguridad para garantizar el ejercicio de sus respectivas funciones, con el fin de procurar el cumplimiento de la presente Sección y las demás normas legales y reglamentarias pertinentes.

El Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano y el personal de la Agencia Metropolitana de Control están habilitados para ejercer sus facultades en el subsistema, de acuerdo con sus competencias, establecidas en la ley y ordenanzas.

Artículo 2937. 8.- Sistema de Video Vigilancia. - La estadía, circulación y uso de la infraestructura de transporte del Metro de Quito será monitoreada a través de sistemas de video vigilancia con la finalidad de garantizar la seguridad de las personas, bienes e instalaciones del subsistema.

Las imágenes captadas deberán ser almacenadas temporalmente por circunstancias especiales de seguridad, operativas, de servicio u orden de autoridad competente. Por ello, el ingreso a la infraestructura del subsistema, conlleva la facultad de la administración para la fijación de las imágenes para los fines y condiciones enunciados, siempre en cumplimiento de la Ley Orgánica de Protección de Datos Personales.

En los casos en que se considere necesario y por motivos de seguridad, las imágenes que allí se captan se pondrán a disposición de la autoridad competente, de conformidad con lo dispuesto por la Constitución de la República y las leyes vigentes.

El operador del subsistema tendrá, respecto de las imágenes, la calidad de responsable de dichos datos, los cuales serán transmitidos a los encargados y colaboradores para el cumplimiento de las finalidades indicadas en la presente Sección.

Artículo 2937.9.- Eventos Excepcionales.- El operador del subsistema no estará obligado a prestar el servicio de transporte a uno o más usuarios, en los siguientes casos:

- 1) Cuando la o el usuario incumpla sus deberes y obligaciones, realice alguna de las conductas tipificadas como prohibidas en la presente Sección; o, cuando una orden de autoridad competente así lo disponga. Ante cualquiera de estos supuestos, la o el usuario podrá ser retirado del subsistema, siempre dentro del marco del respeto de los derechos fundamentales y constitucionales de este.
- 2) Cuando existan situaciones de fuerza mayor y caso fortuito; o, cualquier otra circunstancia que ponga en riesgo la operación y la integridad de las y los usuarios, así como de las y los servidores, o cuando exista la probabilidad de su ocurrencia.
- 3) Cuando por razones operativas, técnicas, de prevención, de mitigación, de daños o riesgos; o, por razones de seguridad de los usuarios así se requiera; para lo cual se deberá contar con los avisos de los técnicos o representantes del operador, sin perjuicio de la posterior emisión de los informes técnicos respectivos.

SECCIÓN II ACTORES DEL SUBSISTEMA

PARÁGRAFO I DEL METRO DE QUITO

Artículo 2937 .10.- Operación. - De la prestación del servicio de transporte público masivo de pasajeros a través del subsistema será responsable la EPMMQ, por gestión directa; o, por gestión delegada, observando las disposiciones generales previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, ordenanzas y demás normativa vigente aplicable que establecen las condiciones de operación.

La operadora garantizará las óptimas condiciones del material rodante y que éste cumpla con todas las especificaciones y requisitos técnicos establecidos en la normativa y reglamentación técnica aplicable, asimismo, garantizará las adecuadas condiciones físicas y técnicas de las instalaciones, infraestructura y de los demás bienes afectos al subsistema.

Artículo 2937.11.- Obligaciones.- La operadora del subsistema deberá cumplir con las siguientes obligaciones:

- 1) Garantizar la prestación del servicio de transporte público de acuerdo con los horarios, frecuencias, intervalos y rutas previamente programados y establecer

- planes de emergencia y mantenimiento preventivo y correctivo para que, en casos de incidencias, se solventen las interrupciones o suspensiones oportunamente;
- 2) Cumplir y hacer cumplir a su personal operativo, técnico y administrativo las disposiciones contenidas en la presente Sección y la demás normativa aplicables que se expida, para la óptima operación y mantenimiento del subsistema, contando con la planificación respectiva;
 - 3) Mantener en correcto estado de funcionamiento todos los componentes del subsistema; así como, sus óptimas condiciones técnicas y mecánicas para operar, garantizando la seguridad y un servicio de calidad, acorde a la planificación respectiva;
 - 4) Cumplir con las normas sobre accesibilidad para personas de grupos de atención prioritaria, así como verificar que sus trabajadores las cumplan directamente y las hagan cumplir a los usuarios y visitantes del subsistema;
 - 5) Colocar la señalética requerida en las instalaciones y en el material rodante del Metro de Quito sobre las condiciones establecidas en las prohibiciones al usuario y visitante, así como, los parámetros informativos;
 - 6) Mantener limpias y en buenas condiciones las instalaciones y el material rodante del subsistema de acuerdo con los protocolos internos y las regulaciones establecidas por las entidades competentes de conformidad con la materia;
 - 7) Contar con los permisos de las entidades competentes para su correcto funcionamiento;
 - 8) Asegurar que en caso de interrupción del servicio por avería mecánica o cualquier otra incidencia, se adopten de forma inmediata las medidas necesarias según el caso, para facilitar que los usuarios puedan continuar con su viaje, debiendo resolver la incidencia técnica en el menor tiempo posible, poniendo a disposición los medios necesarios para ello. Se podrá conceder al usuario una compensación al viaje interrumpido siempre y cuando no se haya dado las facilidades antes enunciadas;
 - 9) Contar con sistemas y protocolos necesarios para el debido cumplimiento de todas las especificaciones de seguridad, establecidas en la normativa vigente;
 - 10) Delimitar la zona del borde del andén, a través de una franja de color diferenciado y de un cambio de textura del pavimento, que constituya una franja de seguridad para los usuarios, y especialmente para las personas con discapacidad visual, o por cualesquier otros medios que legal o reglamentariamente se determine;
 - 11) Auxiliar al usuario en casos de violencia o acoso en el subsistema;
 - 12) Promover campañas trimestrales para la erradicación de la violencia de género y de acoso al interior de las instalaciones y material rodante del subsistema;
 - 13) Orientar a los usuarios sobre la información respecto al procedimiento a seguir en caso de que sufran actos de violencia o acoso en el subsistema;
 - 14) Informar a los usuarios oportunamente sobre los servicios, frecuencias, paradas, y demás aspectos de su interés y las posibles incidencias del mismo;
 - 15) Permitir la transportación de bicicletas y similares en los términos establecidos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial acorde a las condiciones propias del subsistema;
 - 16) Mantener vigentes las pólizas de seguros indispensables para cubrir las indemnizaciones o rubros a los que hubiere lugar en casos de accidentes o daños a terceros;

- 17) Contar con planes de emergencias y protocolos, donde se establezcan las medidas de seguridad que deban adoptarse ante accidentes o situaciones de emergencia;
- 18) Establecer los lineamientos para el transporte de equipaje de usuarios; y,
- 19) Las demás previstas en la legislación ecuatoriana, reglamentos, instructivos, manuales, protocolos y la presente Sección.

PARÁGRAFO II DE LOS USUARIOS Y VISITANTES

Artículo 2937.12.- Derechos de los usuarios del subsistema.- Sin perjuicio de los derechos establecidos en el ordenamiento jurídico nacional y local, se reconocen como derechos de los usuarios del subsistema, los siguientes:

- 1) Hacer uso del servicio en condiciones de eficiencia, igualdad, equidad, solidaridad, seguridad, respeto y convivencia ciudadana;
- 2) Recibir un trato amable, respetuoso y adecuado por parte del personal que trabaja en el subsistema;
- 3) Viajar en el subsistema y realizar las transferencias con los medios de transporte público que conforman el Sistema Integrado de Transporte Público de acuerdo con el medio de pago seleccionado, en función de las disponibilidades existentes, con el tiempo de integración definido por la autoridad competente y con las tarifas que ésta determine;
- 4) Gozar de la tarifa diferenciada contenida en la normativa vigente, en los casos definidos por la ley, siempre y cuando acredite su condición;
- 5) Movilizarse con cualquier elemento, equipo médico, animal de apoyo o soporte emocional, que por su condición de salud sea necesario;
- 6) A no ser discriminado por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, filiación política, condición económica, física o de cualquier otra índole;
- 7) Contar y hacer uso de las sillas preferenciales siempre y cuando sean personas adultas mayores, niñas, niños (hasta los 12 años), mujeres embarazadas, personas con discapacidad o persona con niños o niñas en brazos;
- 8) Recibir información oportuna, clara y permanente a través de los medios disponibles, respecto de:
 - a) Los horarios del servicio de transporte, los mismos que estarán expuestos en las estaciones, paradas y demás medios tecnológicos.
 - b) Las características de prestación del servicio del subsistema y de sus posibles incidencias.
 - c) El cuadro de tarifa vigente que la o el usuario debe cancelar por la prestación del servicio de transporte, debidamente aprobado por la autoridad competente.
 - d) Los casos en que en uno o varios tramos de las líneas sean suspendidos, retrasados o interrumpidos, o si la unidad de material rodante tuviese un atraso en su frecuencia; se informará al público y expondrán los oportunos avisos en todas las estaciones y paradas.
 - e) El importe de la sanción y el proceso previsto en caso verificación de las infracciones contempladas en esta Sección.
 - f) Las normas y protocolos de seguridad aplicables al subsistema.

- g) El proceso sencillo y ágil para presentar reclamaciones o quejas.
- 9) Solicitar la compensación de la tarifa cancelada en caso de suspensión prolongada del servicio o cualquier otra incidencia de responsabilidad de la operadora, en los términos previstos en la presente Sección;
 - 10) Presentar reclamaciones y recibir respuestas a las mismas, de acuerdo con el procedimiento que determina la presente Sección;
 - 11) Percibir las indemnizaciones o cobertura de los seguros a los que tengan derecho, de acuerdo con los términos de las pólizas de seguros contratadas por la operadora, de conformidad con la ley;
 - 12) Transportar bicicletas o similares, en los términos dispuestos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y conforme a los parámetros técnicos que establezca la operadora;
 - 13) Portar objetos o bultos de mano sujetos de manera eficaz, y en ningún caso supondrán molestias o peligro para otros usuarios, cuyas características serán definidas técnicamente por la operadora;
 - 14) Viajar con animales de conformidad con los parámetros que establece la presente Sección y la operadora, y siempre que estos no generen molestias o peligro para otros usuarios o visitantes. La persona será directamente responsable por las afectaciones que podría causar el animal respecto a los usuarios/visitantes y a la infraestructura del subsistema; y,
 - 15) Utilizar el servicio del subsistema en los términos de esta Sección y demás normativa aplicable.

Artículo 2937.13.- Compensación del viaje.- Los usuarios del subsistema tendrán derecho a la compensación del viaje, equivalente al valor de un viaje, cuando exista suspensión prolongada del servicio por avería mecánica o cualquier otra incidencia técnica, que exceda el tiempo que técnicamente determine la EPMMQ; y, la operadora no adopte las medidas necesarias según el caso.

La compensación deberá ser solicitada y atendida conforme el reglamento que se expida para el efecto por parte de la operadora.

Se excluyen los eventos de fuerza mayor o caso fortuito, así como aquellos que provoquen suspensión prolongada por razones que estén fuera del control o alcance del operador del sistema.

Artículo 2937.14.- Deberes de los usuarios y visitantes del subsistema.- Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el ordenamiento jurídico de superior jerarquía a la presente Sección, se reconocen como deberes de los usuarios y visitantes del subsistema, los siguientes:

- 1) Abstenerse de ejecutar en el subsistema actos que atenten contra la tranquilidad, comodidad, seguridad, integridad de las personas y/o de la infraestructura; o, que contravengan disposiciones legales o reglamentarias;
- 2) Pagar la tarifa de pasaje del servicio cuando se utilice el subsistema;

- 3) Respetar a los demás usuarios, visitantes y funcionarios(as) que laboran en las instalaciones del subsistema, atendiendo obligatoriamente a las indicaciones que emitan éstos últimos;
- 4) Hacer uso adecuado de los elementos de sujeción dispuesto en el subsistema para su seguridad;
- 5) Respetar las instrucciones, recomendaciones o indicaciones establecidas en señales visuales, carteles y accesorios colocados a la vista; así como, las que dicte el personal respecto a mantener el buen orden;
- 6) Entregar al personal del subsistema los objetos que otros usuarios o visitantes hayan dejado olvidados/extraviados en el subsistema;
- 7) Entrar y salir de forma ordenada, sin precipitación y con especial cuidado y respeto de las personas de los grupos de atención prioritaria;
- 8) Mantener el debido cuidado y utilizar diligentemente los bienes que forman parte del subsistema.
- 9) En caso de provocar o causar daños por mala fe, negligencia o falta de cuidado, los usuarios y/o visitantes responsables deben cubrir los costos de reparación o reemplazo, sin perjuicio de las responsabilidades penales o civiles a las que hubiera lugar.
- 10) Respetar las señales visuales y sonoras que indiquen el cierre de las puertas. Una vez cerradas no se podrá salir ni acceder a las unidades del material rodante;
- 11) Colaborar con las y los funcionarios del Metro de Quito, del operador para el cumplimiento de sus funciones, estando obligados a identificarse y facilitar la labor de verificación del pago de la tarifa de transporte cuando les sea requerido;
- 12) Limpiar los desechos de los animales que estén bajo su responsabilidad y que ingresen a las instalaciones del subsistema;
- 13) Observar las condiciones de seguridad definidas por la operadora y por el ordenamiento jurídico vigente;
- 14) Las y los responsables de niñas, niños, adolescentes y de personas que, debido a su condición, no sean capaces de comprender, atender o seguir instrucciones del personal autorizado y de otros servidores públicos, tienen el deber de custodiar, cuidar, acompañar y supervisar de manera activa el uso del subsistema por parte de dichas personas.;
- 15) Informar al personal autorizado, sobre cualquier irregularidad o incidente que pueda observar dentro de las estaciones o material rodante.
- 16) Validar su medio de pago previo al uso del subsistema.
- 17) Permitir la salida de los usuarios de las unidades del material rodante antes de ingresar a ellos.
- 18) Ser cuidadoso al ingresar y permanecer en el subsistema con elementos tales como coches de bebé, sillas de ruedas o cualquier otro elemento similar y asegurarlos, incluso de los dispositivos dispuestos para cada fin;
- 19) Respetar los espacios dispuestos para las personas que pertenecen a los grupos de atención prioritaria, coches de bebé y bicicletas;
- 20) Hacer uso de los equipos relacionados con el sistema de recaudo de acuerdo con las instrucciones de uso de estas;
- 21) Adquirir el medio de pago y/o recargar en los canales autorizados;
- 22) Cuidar, conservar y hacer buen uso de los equipos de movilidad y accesibilidad, siguiendo las instrucciones dadas para ello y dando prioridad a las personas que así lo requieran;

- 23) Desalojar las instalaciones ante el incumplimiento de las normas establecidas en la presente Sección o por disposición de la operadora;
- 24) Mantener limpio los bienes del subsistema;
- 25) Cuidar sus objetos personales;
- 26) Cumplir con las medidas y recomendaciones que establezca la operadora del subsistema por emergencia sanitaria o de cualquier naturaleza;
- 27) Verificar en los dispositivos dispuestos para ello, que la recarga solicitada del medio de pago corresponda a la efectivamente realizada, antes de retirarse del punto de venta.
- 28) No arrojar desechos, de ningún tipo, en las estaciones, vagones, rieles; y, en general, en ningún espacio del subsistema de transporte;
- 29) No vandalizar, rayar, escribir, colocar carteles o anuncios, manchar sobre ninguna parte de las estaciones, trenes; y, en general, de la infraestructura del subsistema de transporte. Se exceptúa de este caso los espacios específicos autorizados por el operador del sistema, de conformidad con las reglas y procedimientos definidos para el efecto.
- 30) No vender ni comercializar ningún tipo de producto o mercancía al interior de las estaciones o trenes;
- 31) Salvo casos de emergencia, manipular los dispositivos de alerta o parada de emergencia del tren;
- 32) Verificar que el cambio recibido al momento de realizar alguna transacción en los puntos de venta u otros, antes de retirarse de los mismos sea el correcto;
- 33) Usar mascarilla obligatoriamente cuando padezca enfermedad respiratoria; y,
- 34) Las demás previstas en la legislación ecuatoriana, la presente Sección y los reglamentos aplicables.

Artículo 2937.15.- Prohibiciones de los usuarios y visitantes del subsistema.- Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el ordenamiento jurídico, se establecen como prohibiciones a los usuarios y visitantes del subsistema, los siguientes:

- 1) Utilizar dispositivos de sonido en el subsistema, sin el uso de audífonos o auriculares, que generen ruido excesivo;
- 2) Realizar actividades culturales o artísticas dentro del subsistema, sin la autorización correspondiente;
- 3) Irrespetar las filas de atención o tránsito en la prestación del servicio;
- 4) Obstaculizar el paso y el embarque de otros usuarios;
- 5) Apoyarse en las puertas del material rodante, ascensores, puertas de emergencia, puertas cancelas y en los bienes que determine el operador con los carteles informativos o de precaución;
- 6) Utilizar de manera indebida las escaleras mecánicas, gradas y ascensores de uso general, así como, las escaleras mecánicas o equipos electromecánicos o de movilidad dispuestos para las personas con discapacidad;
- 7) Sentarse en los pisos, gradas, escaleras mecánicas, ascensores o espacios de desplazamiento del subsistema o del material rodante, con excepción de aquellos casos en los cuales los usuarios/visitantes, por necesidad física o de salud, así lo requieran;

- 8) Fumar, o utilizar vaporizadores o cigarrillos electrónicos, consumir drogas, sustancias estupefacientes o bebidas alcohólicas, dentro del subsistema, así como ingresar bajo el efecto de dichas sustancias;
- 9) Realizar acciones que puedan suponer daños de cualquier tipo al subsistema, tales como despegar las etiquetas de información, rayar, manchar, escribir, pintar, pegar carteles u otras afectaciones;
- 10) Permanecer en el subsistema una vez que se realice el cierre de las instalaciones o resistirse a desalojar la infraestructura o material rodante que no presten servicio, cuando lo indique el personal autorizado del subsistema;
- 11) Transportar mercancías u objetos al interior del material rodante que, por su tamaño, dificulte la movilidad del resto de usuarios al interior de las unidades, ya que, el equipaje tendrá un espacio destinado para ello. Las dimensiones y características de los objetos permitidos, serán las definidas por la operadora, en los instrumentos que emita para el efecto;
- 12) Desplazarse en el subsistema usando patines, patinetas, bicicletas, unidades de tracción a motor u otro dispositivo de movilidad personal, a excepción de la transportación de los coches de bebé o aquellos de uso requeridos por prescripción médica o para personas con discapacidad;
- 13) Ingresar o salir del material rodante al activarse las señales de cierre de puertas;
- 14) Ejercer actividades tales como solicitar dinero o dádivas de cualquier naturaleza en puntos específicos del subsistema;
- 15) Saltar y realizar movimientos bruscos en ascensores, gradas y escaleras mecánicas, en el material rodante u otra infraestructura del subsistema catalogada por la operadora como delicado o sensible;
- 16) Obstaculizar o introducir objetos o partes del cuerpo que fueren la apertura o impidan el cierre de puertas en el material rodante, ascensores, puertas de emergencia, puertas de pasillo u otro acceso que es parte del subsistema;
- 17) Realizar actividades o campañas políticas, proselitista, religiosas o de culto en el subsistema;
- 18) Consumir alimentos y bebidas en el subsistema;
- 19) Utilizar la infraestructura y vehículos de transporte para realizar volanteo, actividades publicitarias y de propaganda, sin previa autorización de la operadora;
- 20) Activar indebida o injustificadamente los dispositivos de emergencia y/o sistemas de alarma en el subsistema;
- 21) Portar armas de fuego, armas blancas u otro objeto que esté prohibido por la legislación ecuatoriana;
- 22) Ingresar al subsistema con elementos o productos peligrosos, inflamables, corrosivos, radioactivos o similares que puedan poner el riesgo la salud y seguridad de los demás usuarios/visitantes;
- 23) Ejecutar cualquier tipo de actos de violencia y/o acoso en contra de otros usuarios, visitantes y servidores(as)/trabajadores(as);
- 24) Ingresar a las cabinas del material rodante o espacios restringidos por la operadora;
- 25) Ejercer actividad económica o comercio en el subsistema;
- 26) Inobservar las indicaciones del personal de la operadora, las cuales tengan como finalidad precautelar la seguridad de los usuarios/visitantes del subsistema
- 27) Aprovechase de los beneficios individuales y personales, tarifarios de la integración y/o transferencia para grupos de atención prioritaria, cuando no sea parte de dicho segmento;

- 28) Realizar acciones que pongan en peligro la integridad física de los usuarios;
- 29) Manipular el sistema informático para generar beneficios en las tarjetas electrónicas, máquinas de venta y recarga automática, validadores y/o diferentes elementos asociados al sistema de recaudo;
- 30) Arrojar desechos o cualquier tipo de materiales u objetos que afecten a la sanidad e higiene del subsistema;
- 31) Acceder a los andenes sin validar o pagar el acceso a la estación respectiva; y,
- 32) Las demás previstas en la legislación ecuatoriana, los reglamentos de aplicación y la presente Sección.

Artículo 2937.16.- Llamado de atención por prohibiciones.- El personal de la operadora, será responsable de realizar un llamado de atención a los usuarios/visitantes, que realicen actividades prohibidas en el subsistema, a fin de promover una cultura de paz y una adecuada convivencia ciudadana.

El personal de la operadora, cuando así lo requiera, deberá informar a las autoridades de control y seguridad competentes, nacionales o metropolitanas, a fin de que en el ámbito de sus competencias tomen procedimiento.

SECCIÓN III DEL TRANSPORTE DE ANIMALES Y BICILETAS/VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD

PARÁGRAFO I DEL TRANSPORTE DE ANIMALES

Artículo 2937.17.- Transporte de animales.- Los usuarios y visitantes deberán observar las siguientes disposiciones:

- 1) Por ningún concepto podrá acceder al subsistema un animal de estima o compañía que esté enfermo, en celo o agresivo.
- 2) Únicamente se podrá permitir un (1) animal por usuario.
- 3) No se podrá alimentar al animal mientras esté en el subsistema.
- 4) Se prohíbe el ingreso de animales definidos como potencialmente peligrosos.
- 5) Los animales de asistencia o guía están exentos de restricción de horario y de las condiciones de transporte.
- 6) La operadora podrá por cuestiones técnico-operativas limitar el acceso al subsistema de los animales de estima y compañía para garantizar el bienestar animal y de los usuarios.
- 7) Se podrá transportar animales de estima y compañía de hasta 10 kilogramos y deben viajar en un receptáculo adecuado (*kennel* o maleta transportadora diseñada específicamente para el traslado de mascotas garantizando su seguridad y bienestar y asegurando la higiene en el subsistema).
- 8) La o el usuario responsable del animal de estima y compañía no podrá utilizar asientos o áreas adecuadas para usuarios pertenecientes a los grupos de atención prioritaria.

Artículo 2937.18.- Obligaciones específicas de la o el usuario responsable de animales de estima y compañía. - La o el usuario responsable de animales de estima y compañía estará obligado a:

- 1) Procurar el bienestar animal y la seguridad de los demás usuarios y visitantes del subsistema en todo momento.
- 2) Portar la correcta identificación individual y visual del animal (placa) así como también el certificado de vacunación y desparasitación actualizado del animal. Los mismos que podrán ser verificados por parte del personal de la operadora.
- 3) Llevar todos los insumos de higiene necesarios para asegurar la limpieza del transporte y la infraestructura del subsistema.

Artículo 2937.19.- Obligaciones específicas de la o el usuario responsable de animales de asistencia o guía.- Los animales de asistencia o guía podrán movilizarse dentro del subsistema, siempre y cuando sus usuarios y visitantes responsables cumplan con las siguientes condiciones:

- 1) Portar el certificado que acredite la necesidad del animal de asistencia, emitido por un profesional que tenga la facultad para certificar la condición médica, clínica o de salud. Para los animales guía, la o el usuario y visitante deberá contar con el certificado que acredite su aptitud de apoyo.
- 2) La o el usuario y visitante responsable debe asegurarse de que su animal de asistencia o guía tenga correa, arnés o trailla de una longitud máxima de 50 centímetros.
- 3) La o el usuario responsable debe asegurar que su animal de asistencia o guía lleve chaleco distintivo, el cual podrá ser verificado por el personal de la operadora.
- 4) Los animales de asistencia sí podrán hacer uso de los espacios preferenciales que ocupe la o el usuario responsable.

PARÁGRAFO II

DEL TRANSPORTE DE BICICLETAS Y VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD

Artículo 2937.20.- Transporte de bicicletas o vehículos de micromovilidad.- Las siguientes observaciones deberán tenerse en cuenta por los usuarios en el subsistema, en los casos especiales que se detallan:

Se permite el ingreso de bicicletas y vehículos de micromovilidad en el subsistema, siempre y cuando se acojan a los protocolos y procedimientos definidos y publicados en los canales de la operadora, dando prioridad al usuario peatón. Se deberán acoger a los siguientes parámetros:

- 1) Al ingresar al subsistema con bicicletas, deberán respetarse los espacios destinados para su ubicación.

- 2) Se permite el ingreso de una bicicleta o vehículos de micromovilidad, por usuario o visitante, el cual será responsable de garantizar las adecuadas condiciones de limpieza para no afectar a los demás usuarios y visitantes.
- 3) Las bicicletas o vehículos de micromovilidad no podrán ubicarse sobre las sillas, asientos o espacios destinados para personas.
- 4) La persona que traslade, bicicleta o vehículo de micromovilidad será responsable de la misma y de los perjuicios que pueda ocasionar a los elementos del subsistema y a terceros. En caso de causar molestias a los demás usuarios del subsistema, la operadora podrá solicitar su desembarque.
- 5) La operadora, se reserva el derecho de autorizar o no el ingreso de bicicletas o vehículos de micromovilidad, por razones de seguridad, congestión, eventos especiales, aglomeraciones, circunstancias particulares, que pudieran perjudicar o afectar el normal funcionamiento del subsistema. En ningún caso está permitido conducir la bicicleta ni vehículo de micromovilidad en el subsistema.

SECCIÓN IV DE LOS MEDIOS DE PAGO

Artículo 2937.21.- Medios de pago y canales/medios de recarga.- La administradora determinará los medios de pago y canales de recarga a utilizarse en el subsistema.

La operadora no se hace responsable por el medio de pago adquirido/recargado en lugares diferentes a los autorizados. Cualquier reclamo por fraude, adulteración u otra forma, La o el usuario deberá proceder conforme a la normativa vigente.

Artículo 2937.22.- Condiciones para el uso.- Las presentes son las condiciones que se deberán atender para el uso de cuentas y medios de pago electrónico:

- 1) La o el usuario autoriza a la operadora y a la administradora para revisar y/o realizar ajustes en el medio de pago y/o cuenta, cuando sea necesario. De lo anterior, la operadora y/o la administradora dejará evidencia e informará oportunamente al usuario.
- 2) La o el usuario deberá atender las condiciones de uso del medio de pago publicadas en los canales definidos por la operadora o la administradora.
- 3) El valor mínimo o máximo de recarga será determinado por la administradora o podrá ser delegado por esta a la operadora; los cuales deben ser informados a los usuarios.
- 4) Saldos caducados: La administradora definirá el tiempo y condiciones de vigencia de los saldos, así como la liquidación de los fondos que no fueron utilizados.
- 5) En caso de que la administradora identifique recargas fraudulentas a los medios de pago y/o cuentas, se procederá a su desactivación, caso en el cual la o el usuario deberá acercarse a un Punto de Atención al Cliente donde le indicarán la situación de su medio de pago y/o cuenta, para su rehabilitación o definición de la situación concreta; sin perjuicio de las acciones administrativas, civiles o penales que correspondan.
- 6) La o el usuario debe conservar en buen estado el medio de pago para que pueda ser leído, activado y/o validado por los diferentes elementos del sistema dispuestos para ello.

- 7) La o el usuario deberá cumplir las condiciones de uso del medio de pago publicadas en los canales definidos por la operadora, la administradora o administradoras de los sistemas o subsistemas de transporte público.
- 8) El beneficio para los usuarios con tarifa preferencial o reducida es de carácter personal e intransferible. El titular podrá beneficiarse de las tarifas diferenciales establecidas en la normativa vigente.
- 9) Una vez que, la o el usuario cuente con un medio de pago, este deberá realizar una carga de dinero con saldo suficiente que le permita acceder al subsistema.
- 10) Para medios de pago electrónicos emitidos por la operadora o administradora, en caso de hurto, daño o pérdida, para restitución o nueva emisión, se cobrará un valor definido por la autoridad competente.

Artículo 2937.23.- Tiempo de integración.- El tiempo de integración será el definido por la autoridad de transporte competente. Cuando se supere el tiempo definido para la integración sin que se haya presentado la correspondiente validación del medio de pago, le corresponderá al usuario el pago de la tarifa plena por cada medio de transporte.

Artículo 2937.24.- Fallas o averías del medio de pago.- En caso de falla o avería de los medios de pago al ingreso del subsistema, la o el usuario podrá realizar el trámite de revisión en los puntos de atención al cliente o en puntos autorizados por la operadora o administradora para determinar su causa; para su ingreso al subsistema la o el usuario debe contar con su medio de pago.

Una vez que la o el usuario finaliza la transacción o se retira de algún punto autorizado por la operadora o administradora para la recarga del medio de pago sin reportar o informar de la situación presentada, no se reconocerán reclamaciones de contenido económico respecto de estos, sin perjuicio de los plazos que el Código Orgánico Administrativo deban observarse para atender la reclamación.

Artículo 2937.25.- Aviso sobre cambios en los medios de pago.- Cuando se produzca una variación, modificación de precios o cambio tarifario, así como la introducción o eliminación de un medio de pago, la operadora anunciará oportunamente a los usuarios con las nuevas condiciones de utilización y se definirá un tiempo prudencial para que estos utilicen los medios de pago con la tarifa establecida.

Artículo 2937.26.- Información impresa en el medio de pago.- La o el usuario deberá revisar la información impresa en el medio de pago personal antes de retirarse del punto de emisión/venta para verificar que esta se encuentra correcta. Si posteriormente la o el usuario identifica que hubo un error en la impresión, se le cobrará un valor definido por la Administradora para proceder a una nueva expedición.

SECCIÓN V DE LOS RECLAMOS

Artículo 2937.27.- Reclamos.- La Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito o quien haga sus veces, deberá procesar y atender los reclamos administrativos conforme lo determina el Código Orgánico Administrativo.

SECCIÓN VI DEL RÉGIMEN SANCIONATORIO

Artículo 2937.28.- Inspecciones e informes de motivación.- La Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito o quien hiciera sus veces, será la responsable de emitir informes motivados por el cometimiento de las infracciones administrativas previstas en la presente Sección, los cuales serán puesto en conocimiento de la Agencia Metropolitana de Control para el inicio del procedimiento administrativo sancionador correspondiente.

Artículo 2937.29.- Flagrancia.- La Agencia Metropolitana de Control en el ejercicio de sus potestades de inspección general, instrucción, resolución y ejecución, será la responsable de iniciar procedimientos administrativos en flagrancia, cuando evidencie el cometimiento de una infracción administrativa *in situ*, ya sea por constatarla en el momento del ejercicio de su potestad de control, o por acudir a un llamado de emergencia realizado por la operadora, para la verificación de la flagrancia e inicio del procedimiento administrativo sancionador que corresponda.

Artículo 2937.30.- Procedimiento administrativo sancionador. - Los procedimientos administrativos sancionadores que se inicien por el presunto cometimiento de infracciones administrativas tipificadas en la presente Sección, se sustanciarán de conformidad con la normativa metropolitana vigente, a través de la Agencia Metropolitana de Control.

Artículo 2937.31.- Infracciones administrativas.- Se considerarán infracciones administrativas toda acción u omisión, que contravenga las disposiciones contenidas en la presente Sección, a las cuales les corresponderá una sanción administrativa. Las infracciones administrativas se tipifican en leves, graves y muy graves.

Artículo 2937.32.- Infracciones leves y sus sanciones.- Se tipifican como infracciones leves de los usuarios y visitantes del transporte público Metro de Quito, y serán objeto de una sanción pecuniaria correspondiente al veinte y cinco por ciento (25%) de un salario básico unificado, las siguientes:

- a) Realizar actividades culturales o artísticas dentro del subsistema, sin la autorización correspondiente;
- b) Irrespetar las filas de atención o tránsito en la prestación del servicio;
- c) Obstaculizar el paso y el embarque de otros usuarios;
- d) Ingerir alimentos que por su composición puedan generar malos olores y, por ende, molestias a los otros usuarios;

- e) La persona que ingrese con un animal de asistencia o guía que no recoja los desechos naturales generados por el animal;
- f) Apoyarse en las puertas del material rodante, ascensores, puertas de emergencia, puertas cancelas y en los bienes que determine el operador con los carteles informativos o de precaución; y,
- g) Utilizar de manera indebida las escaleras mecánicas, gradas y ascensores de uso general, así como, las instalaciones dispuestos para las personas con discapacidad.
- h) Agredir verbalmente a personal interno y externo del “Metro de Quito”

Artículo 2937.33.- Infracciones graves y sus sanciones.- Se tipifican como infracciones graves de los usuarios y visitantes del subsistema de transporte público Metro de Quito, y serán objeto de una sanción pecuniaria correspondiente al cincuenta por ciento (50%) de un salario básico unificado, las siguientes:

- a) Sentarse en los pisos, gradas, espacios de desplazamiento del subsistema o del material rodante, con excepción de aquellos casos en los cuales los usuarios/visitantes, por necesidad física o de salud, así lo requieran;
- b) Fumar, o utilizar vaporizadores o cigarrillos electrónicos, consumir drogas, sustancias estupefacientes o bebidas alcohólicas, dentro del subsistema, así como ingresar bajo el efecto de dichas sustancias;
- c) Realizar acciones que puedan suponer daños de cualquier tipo al subsistema, tales como despegar las etiquetas de información, rayar, manchar, escribir, pintar, pegar carteles u otras afectaciones;
- d) Permanecer en el subsistema una vez que se realice el cierre de las instalaciones o resistirse a desalojar la infraestructura o material rodante que no presten servicio, cuando lo indique el personal autorizado del subsistema;
- e) Transportar mercancías u objetos al interior del material rodante que, por su tamaño, dificulte la movilidad del resto de usuarios al interior de las unidades, ya que, el equipaje tendrá un espacio destinado para ello. Las dimensiones y características de los objetos permitidos, serán las definidas por la operadora, en los instrumentos que emita para el efecto; y,
- f) Desplazarse en el subsistema usando patines, patinetas, bicicletas, unidades de tracción a motor u otro dispositivo de movilidad personal, a excepción de la transportación de los coches de bebé o aquellos de uso requeridos por prescripción médica o para personas con discapacidad.

Artículo 2937.34.- Infracciones muy graves y sus sanciones. - Se tipifican como infracciones muy graves de los usuarios y visitantes del transporte público Metro de Quito, y serán objeto de una sanción pecuniaria correspondiente al cien por ciento (100%) de un salario básico unificado, las siguientes:

- a) Saltar y realizar movimientos bruscos en ascensores, gradas y escaleras mecánicas, en el material rodante u otra infraestructura del subsistema catalogada por la operadora como delicado o sensible;
- b) Obstaculizar o introducir objetos o partes del cuerpo que fueren la apertura o impidan el cierre de puertas en el material rodante, ascensores, puertas de emergencia, puertas de pasillo u otro acceso que es parte del subsistema;

- c) Realizar actividades o campañas políticas, proselitistas religiosas o de culto en el subsistema;
- d) Utilizar la infraestructura y vehículos de transporte para realizar volanteo, actividades publicitarias y de propaganda, sin previa autorización de la operadora;
- e) Activar indebida o injustificadamente los dispositivos de emergencia y/o sistemas de alarma en el subsistema;
- f) Portar armas de fuego, armas blancas u otro objeto que esté prohibido por la legislación ecuatoriana;
- g) Ingresar al subsistema con elementos o productos peligrosos, inflamables, corrosivos, radioactivos o similares que puedan poner el riesgo la salud y seguridad de los demás usuarios/visitantes;
- h) Ejecutar cualquier tipo de actos de violencia y/o acoso en contra de otros usuarios, visitantes y servidores(as)/trabajadores(as);
- i) Ingresar a las cabinas del material rodante o espacios restringidos por la operadora;
- j) Ejercer actividad económica o comercio en el subsistema;
- k) Inobservar las indicaciones del personal de la operadora, las cuales tengan como finalidad precautelar la seguridad de los usuarios/visitantes del subsistema;
- l) Aprovechase de los beneficios individuales y personales, tarifarios de la integración y/o transferencia para grupos de atención prioritaria, cuando no sea parte de dicho segmento;
- m) Realizar acciones que podrían poner en peligro la integridad física de los usuarios;
- n) Manipular el sistema informático para generar beneficios en las tarjetas electrónicas, máquinas de venta y recarga automática, validadores y/o diferentes elementos asociados al sistema de recaudo;
- o) Tener cualquier tipo de relaciones sexuales en cualquier parte de la infraestructura física o tecnológica que conforma el Subsistema de Transporte Público de pasajeros;
- p) Realizas necesidades fisiológicas del cuerpo en cualquier parte de la infraestructura física o tecnológica que conforma el Subsistema de Transporte Público de pasajeros;
- q) Arrojar desechos o cualquier tipo de materiales u objetos que afecten a la sanidad e higiene del subsistema; y,
- r) Acceder a los andenes sin validar o pagar el acceso a la estación respectiva.

El reincidente en las infracciones graves detalladas en esta Sección, será sancionado con la prohibición de ingreso al subsistema por el plazo de un (1) año.

Artículo 2937.35.- Trabajo comunitario. - A fin de establecer medidas que incentiven la paz social y coadyuven al mejoramiento de la convivencia ciudadana, así como promover la cultura Metro de Quito, se establece la posibilidad de sustituir las sanciones de orden pecuniario establecidas en la normativa metropolitana vigente con trabajo comunitario, la cual cumplirá el infractor de forma indelegable conforme al siguiente procedimiento:

El administrado, contra quien se hubiere iniciado un procedimiento administrativo sancionatorio, podrá, en cualquier momento del procedimiento, solicitar voluntariamente la sustitución de la sanción pecuniaria relativa a la infracción administrativa, por horas de trabajo comunitario. Se podrá sustituir la totalidad o el porcentaje que la o el administrado solicitare.

La autoridad distrital sancionadora tendrá la obligación de informar a las y los administrados la posibilidad de sustituir las sanciones por trabajo comunitario al inicio del proceso administrativo. Para el efecto, cada diez dólares (USD. 10,00) con los que hubiere sido sancionado el administrado, equivaldrá a una hora de trabajo comunitario. En el caso de existir fracciones de dólares se establecerá el tiempo proporcional.

Si la o el administrado no cumpliera con las horas establecidas en sustitución de la sanción pecuniaria, o las cumpliera parcialmente, se dará paso al cobro por vía coactiva de los valores proporcionales, conforme al ordenamiento jurídico metropolitano."

Artículo 2937.36.- Otras conductas.- En caso de que las conductas de la o el usuario y visitante estén contempladas en el Código Orgánico Integral Penal u otras normativas, se requerirá la presencia de los cuerpos de seguridad y control, y se pondrá en conocimiento de la autoridad competente para su juzgamiento.

Artículo 2937.37.- Cobro de las multas.- Los valores determinados a través del proceso sancionatorio de la presente Sección, deberán ser notificados al Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, para que realice la gestión de cobro.

Artículo 2937.38.- Reparación de daños.- A más de las sanciones prescritas en la presente Sección, cuando la infracción haya provocado un daño físico o estructural al subsistema, la operadora realizará la reparación y notificará a la o el infractor para la gestión de cobro.

Artículo 2937.39.- Destino de las multas.- Los recursos que provengan del cobro de multas se considerarán ingresos propios de la gestión del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito.

DISPOSICIONES GENERALES

Primera.- La Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito emitirá los reglamentos, instructivos y demás disposiciones técnico-operativas que se requieran y sean necesarias para la prestación del servicio del Subsistema Metro de Quito. En aquellos casos no previstos, se regirá por las disposiciones contenidas en las diferentes normas nacionales, seccionales y municipales.

Segunda.- La Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, en el término de quince (15) días, elaborará y pondrá a disposición de los usuarios los formularios de reclamos que de manera física, como de manera virtual, podrán utilizar los usuarios del Subsistema de Transporte Público de Pasajeros Metro de Quito. Asimismo, facilitará su entrega y formalización física y virtual.

Tercera.- La Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, en el término de treinta (30) días elaborará el instructivo respectivo para cristalizar la devolución, compensación o

ajuste del dinero que sea menester, en aplicación del artículo de esta Sección titulado de la compensación del viaje.

Cuarta.- Encárguese a la Secretaría General del Concejo Metropolitano en el término de sesenta (60) días, se integre y codifique al Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito todas las disposiciones contenidas en la presente Sección; así como, incorporará dichas modificaciones aprobadas por el Concejo Metropolitano y las pondrá a disposición de la ciudadanía de manera inmediata en la plataforma digital que contenga el Código Municipal.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA:

Única.- En el término ciento ochenta (180 días) contados a partir de la sanción de esta Ordenanza, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y la Agencia Metropolitana de Control, en coordinación con los órganos competentes, socializará su contenido mediante mecanismos de difusión que permitan fomentar la cultura Metro de Quito.

DISPOSICIONES REFORMATARIAS

Primera.- Dentro del Libro III.3, Título II “DE LA TRABAJADORA Y EL TRABAJADOR AUTÓNOMO”, Capítulo II, CLASIFICACIÓN DE LAS TRABAJADORAS Y TRABAJADORES AUTÓNOMOS, sustitúyase el numeral 5 del artículo 1343 por el siguiente:

“5. Trabajadoras y trabajadores autónomos en transportación pública.- Son aquellas personas que realizan sus actividades de comercio en el interior de las unidades de transportación pública del Distrito Metropolitano de Quito, exceptuándose de estas al Subsistema de transporte público de pasajeros Metro de Quito.”.

Segunda.- Agréguese al final del numeral 6 del artículo 1347, el siguiente texto:

“(…) de sobremanera la limitación y restricción de espacios físicos y de aquellos espacios que forman parte del subsistema Metro de Quito, entendiéndose como tal los accesos a cada una de las estaciones, estaciones, túnel, trenes y demás material rodante, sea que la actividad tenga carácter permanente, habitual, ocasional o temporal para ejercer la actividad, contemplados en esta normativa y los que en el permiso obtenido se encuentre expresamente indicado.”.

Tercera.- Sustitúyase el artículo 1348 por el siguiente texto:

“Artículo 1348.- Uso y ocupación del espacio público.- Para efectos de la aplicación de las disposiciones de esta normativa, se entenderá como uso y ocupación del espacio público para el trabajo autónomo, a toda actividad que consista en la compra o venta de productos o la prestación de servicios de los giros permitidos, que tenga lugar en las aceras, plazas, parques, parques emblemáticos, portales, parterres, pasajes, puentes, bulevares, paradas de transporte de servicio público, vehículos de transportación pública y demás espacios públicos del Distrito Metropolitano de Quito, exceptuándose de estos, todos aquellos espacios que forman parte del subsistema Metro de Quito, entendiéndose como tal los accesos a cada una de las estaciones, estaciones, túnel, trenes y

demás material rodante, sea que la actividad tenga carácter permanente, habitual, ocasional o temporal.”.

Cuarta.- Refórmese el párrafo segundo del artículo 1351, por el siguiente:

“Se prohíbe el otorgamiento de permisos para desarrollar actividades comerciales por parte de las trabajadoras y trabajadores autónomos, en áreas, espacios y material rodante que forman parte del subsistema Metro de Quito entendiéndose como tal en su conjunto los accesos a cada una de las estaciones, estaciones, túnel, pasillos de traslado peatonal, trenes y demás material rodante, así como también en áreas regeneradas de las Administraciones Zonales y en el Centro Histórico de Quito, dentro de los límites que, conforme con la Declaración de Quito como “Patrimonio Cultural de la Humanidad” por parte del Comité Intergubernamental del Patrimonio Mundial de la UNESCO el 08 de septiembre de 1978 y, el Título referente a las áreas y bienes patrimoniales de este Código, se detallan a continuación: (...)”.

DISPOSICIÓN FINAL

Única.- La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción por parte del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito.

Dada, en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, en sesión ordinaria/extraordinaria llevada a cabo en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, a los ----- días del mes de ----- de dos mil veinticuatro.

En mi calidad de Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito certifico que la presente Ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, desarrollados en sesiones: No. ____ ordinaria, de __ de _____ de 2024; y No. _____ extraordinaria de __ de _____ de 2024.

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito, ____ de _____ de 2024.

EJECÚTESE:

CERTIFICO, que la presente Ordenanza fue sancionada por el Sr. Pabel Muñoz López, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el __ de _____ de 2024.