



REGISTRO OFICIAL®

ÓRGANO DEL GOBIERNO DEL ECUADOR

Administración del Sr. Lcdo. Lenín Moreno Garcés
Presidente Constitucional de la República

EDICIÓN ESPECIAL

Año II - Nº 515

Quito, lunes 6 de agosto de 2018

Valor: US\$ 1,25 + IVA

**ING. HUGO DEL POZO BARREZUETA
DIRECTOR**

Quito: Calle Mañosca 201
y Av. 10 de Agosto

Oficinas centrales y ventas:
Telf.: 3941-800
Exts.: 2301 - 2305

Sucursal Guayaquil:
Av. 9 de Octubre Nº 1616 y Av. Del Ejército
esquina, Edificio del Colegio de
Abogados del Guayas, primer piso.
Telf.: 3941-800 Ext.: 2310

Suscripción anual:
US\$ 400 + IVA para la ciudad de Quito
US\$ 450 + IVA para el resto del país

Impreso en Editora Nacional

20 páginas

www.registroficial.gob.ec

**Al servicio del país
desde el 1º de julio de 1895**

SUMARIO:

Págs.

GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS

ORDENANZAS MUNICIPALES:

- **Cantón Cuenca: Que regula las condiciones para el mejoramiento de la calidad del servicio de transporte público de pasajeros de buses urbanos y su Plan de Renovación.....** 1
- **Cantón Cuenca: Reformatoria a la reforma de la Ordenanza para la organización, administración y funcionamiento del Registro de la Propiedad** 10
- 055-2018 Cantón Loja: Que regula la operación del Sistema Intermodal de Transporte Urbano SITU** 11

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN CUENCA

Considerando:

Que, las actuales condiciones del servicio de transporte público de buses urbanos dentro del cantón Cuenca, al igual que en muchas otras ciudades del País, atraviesa un deterioro lo que va en desmedro de los usuarios y la ciudadanía en general, por cuanto las unidades de bus están cumpliendo su período de vida útil, que actualmente conforme a la resolución Nº 11-DIR-2014-ANT es de 20 años para estas unidades, lo que produce que los niveles de opacidad y de contaminación ambientales sean desfavorables;

Que, de acuerdo con el Estudio de Costos Operativos del Servicio Público de Transporte desarrollado por la Universidad de Cuenca, se llegó a identificar, que existe un promedio de 905 personas que se movilizan en cada una de estas unidades, por lo tanto, existe un promedio total de 407.107 viajes por día en todo el sistema, que vendrían siendo 11 '398.996 viajes por mes (28 días);

Que, de acuerdo con el inventario de emisiones de contaminantes del aire del cantón Cuenca, para el año 2014 (EMOV EP, 2016), el tráfico vehicular es la fuente más importante de MP2.5, con un aporte del 384 t/año, que representa el 42% del total de emisión de

este contaminante. El aporte más relevante proviene de los vehículos a diésel, que aportan con el 92% de las emisiones de MP2.5 que se atribuye al tráfico vehicular. Por este motivo, en el cantón Cuenca, es prioritario controlar las emisiones de los vehículos a diésel;

Que, estamos frente a un tema de enorme sensibilidad y tratamiento de parte de la administración municipal y de los actores que tienen directo interés en el servicio; así, es necesario que la administración pública prepare el escenario económico, técnico y jurídico, y plantee verdaderas reglas para que el operador del transporte preste un servicio de calidad, eficiente, cómodo, de trato amable y respetuoso hacia el usuario final;

Que, en el Ecuador rige a nivel nacional una norma técnica que data del año 2002 (Norma Técnica Ecuatoriana NTE-INEN-2 207) donde el límite de opacidad de emisiones contaminantes (humo negro) se permite hasta en un 50%, esto significa que el INEN, en 16 años, a pesar de que en aquella época el diésel tenía un aproximado de 5000 ppm de azufre, y en la actualidad nuestra ciudad contaría con un promedio inferior a los 120 ppm con tendencia a ir mejorando de acuerdo al plan expuesto por el Gerente de Petroecuador, por lo que es indispensable implementar una normativa local que regule los límites de opacidad en ejercicio del principio precautelatorio;

Que, la normativa nacional actual permite en el Ecuador una vida útil de 20 (veinte) años a las unidades de transporte público intracantonal urbano de buses, conforme a la Resolución No. 082-DIR-2015-ANT.

Que, el Artículo 396 de la Constitución de la República desarrolla el principio ambiental precautelatorio ordenando lo siguiente: *“El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas. La responsabilidad por daños ambientales es objetiva. Todo daño al ambiente, además de las sanciones correspondientes, implicará también la obligación de restaurar integralmente los ecosistemas e indemnizar a las personas y comunidades afectadas. Cada uno de los actores de los procesos de producción, distribución, comercialización y uso de bienes o servicios asumirá la responsabilidad directa de prevenir cualquier impacto ambiental, de mitigar y reparar los daños que ha causado, y de mantener un sistema de control ambiental permanente. Las acciones legales para perseguir y sancionar por daños ambientales serán imprescriptibles.”*

Que, el numeral 6 del Artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador establece que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal.”*;

Que, el Artículo 14 ídem consagra que: *“Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*. Se declara de interés público la preservación del ambiente y la prevención del daño ambiental.”*;

Que, el Artículo 32 ídem dice: *“La salud es un derecho que garantiza el Estado, cuya realización se vincula al ejercicio de otros derechos, entre ellos el derecho al agua, la alimentación, la educación, la cultura física, el trabajo, la seguridad social, los ambientes sanos.”*;

Que, el Artículo 66 numeral 25 ídem reconoce y garantiza a las personas 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;

Que, el Artículo 72 ídem ordena que el Estado debe establecer mecanismos eficaces y medidas adecuadas para eliminar o mitigar las consecuencias ambientales nocivas;

Que, el Artículo 397 ídem manda al Estado a establecer mecanismos efectivos de prevención y control de la contaminación ambiental, de recuperación de espacios naturales degradados y de manejo sustentable de los recursos naturales, debiendo para aquello aplicar lo señalado en el Art. 414 de la misma Carta Magna, que ordena adoptar medidas adecuadas y transversales para la mitigación del cambio climático, mediante la limitación de las emisiones de gases de efecto invernadero, de la deforestación y de la contaminación atmosférica adoptando medidas para la protección de la población en riesgo;

Que, el Artículo 27 del Código Orgánico del Ambiente señala que: *“Facultades de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en materia ambiental. En el marco de sus competencias ambientales exclusivas y concurrentes corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales el ejercicio de las siguientes facultades, en concordancia con las políticas y normas emitidas por los Gobiernos Autónomos Provinciales y la Autoridad Ambiental Nacional:...1. Dictar la política pública ambiental local;...9. Generar normas y procedimientos para prevenir, evitar, reparar, controlar y sancionar la contaminación y daños ambientales, una vez que el Gobierno Autónomo Descentralizado se haya acreditado ante el Sistema Único de Manejo Ambiental; ... 10. Controlar el cumplimiento de los parámetros ambientales y la aplicación de normas técnicas de los componentes agua, suelo, aire y ruido;... 15. Establecer y ejecutar sanciones por infracciones ambientales dentro de sus competencias”*

Que, el Artículo 261 ídem ordena que: *“...La Autoridad Ambiental Nacional, como ente rector, coordinará con las entidades intersectoriales priorizadas para el efecto y en base a las capacidades locales, lo siguiente:... 10. El fomento de medios de transporte sostenibles y bajos en emisiones de gases de efecto invernadero;...”*

Que, el Artículo 54 literal k) del COOTAD establece que, entre otras, son funciones del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal las siguientes: *“... k) Regular, prevenir y controlar la contaminación ambiental en el territorio cantonal de manera articulada con las políticas ambientales nacionales;...”*

Que, el Artículo 395 del COOTAD establece que: *“... Los gobiernos autónomos descentralizados tienen plena competencia para establecer sanciones administrativas*

mediante acto normativo, para su juzgamiento y para hacer cumplir la resolución dictada en ejercicio de la potestad sancionadora, siempre en el ámbito de sus competencias y respetando las garantías del debido proceso contempladas en la Constitución de la República (...) Para tal efecto, se considerarán infracciones objeto de las sanciones establecidas por los gobiernos autónomos descentralizados, todo incumplimiento por acción u omisión a las normativas expedidas por éstos.”

Que, conforme al Art. 57 literal a) y 322 del COOTAD, al Concejo Municipal le corresponde hacer ejercicio de la facultad normativa a través de la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones, dentro del ámbito de sus competencias, que para el presente caso conforme a las disposiciones contenidas, tanto en el Art. 264 de la Constitución de la República así como en los artículos 264 numeral 6, 55 literal f) y 130 del COOTAD, le confieren a este nivel de Gobierno la competencia exclusiva de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal, competencia que a su vez el GAD Municipal de Cuenca la ejercita por gestión directa a través de la Empresa Pública de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca EMOV EP, desde el 09 de abril de 2010, fecha en que se emitió la Ordenanza de Constitución, Organización y Funcionamiento de la Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca EMOV EP.

Que, la empresa EMOV EP de conformidad con la Ordenanza indicada, fue creada para gestionar, organizar, regular y controlar este sector estratégico, como una persona jurídica de derecho público, con patrimonio propio, dotada de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión dentro del cantón Cuenca;

Que, el Consejo Nacional de Competencias (CNC) transfirió las competencias para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Cuenca, el 26 de abril de 2012, a través de la Resolución No. 006-CNC-2012, misma que fue publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 71 del 29 de mayo de 2012; es así como en fecha 30 de octubre de 2012 el Concejo Municipal de Cuenca, emite la Ordenanza por la que el GAD Municipal del cantón Cuenca ratifica la delegación a la EMOV EP, sobre las competencias asignadas en su Ordenanza de creación y las asumidas mediante la Resolución del CNC antes citada.

Que, el Art. 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial LOTTTSV, establece que: “Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:... m) Regular y suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;... p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las operadoras de transporte debidamente constituidas a nivel intracantonal;... s) Las demás que determine las leyes, ordenanzas y sus reglamentos. s) Las demás que determine las leyes, ordenanzas y sus reglamentos”;

Que, el Art. 75 de la LOTTTSV ordena 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 Artículo 88 literal h) de la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), señala que dicha Ley tiene por objetivo, entre otros, la reducción de la contaminación ambiental, producida por ruidos y emisiones de gases emanados de los vehículos a motor; así como la contaminación visual ocasionada por la ocupación indiscriminada y masiva de los espacios de la vía pública.

Que, el Artículo 185 ibídem señala que la educación para el tránsito y seguridad vial establece dentro de sus objetivos el prevenir y controlar la contaminación ambiental, y promover la utilización de formas de transportes no contaminantes como medio de movilización.

Que, el Artículo 211 ibídem ordena que: “Todos los automotores que circulen dentro del territorio ecuatoriano deberán estar provistos de partes, componentes y equipos que aseguren que no rebasen los límites máximos permisibles de emisión de gases y ruidos contaminantes establecidos en el Reglamento.”

Que, el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial RLOTTTSV, establece en su Art. 76 que: “El contrato de operación deberá contener como mínimo:... 4. Derechos y obligaciones de las partes, y las sanciones por incumplimiento del contrato;... 7 Potestad del Estado, mediante la resolución correspondiente, de dar por terminado el contrato cuando el servicio no sea prestado de acuerdo con los términos establecidos y de asumir su prestación expresamente para mantener la continuidad de los servicios públicos de transporte terrestre;... II. Cualquier otro que la Agencia Nacional de Tránsito o los GAD, hayan establecido previamente.”

Que, en armonía con las disposiciones antes indicadas, el RLOTTTSV señala en el Art. 82 que es potestad de los GAD regular mediante ordenanza el procedimiento para el otorgamiento de los títulos habilitantes que en el ámbito de sus competencias les corresponda otorgar;

Que, dentro del cantón Cuenca, rige por mandato del Concejo Municipal la “Ordenanza que Regula el Procedimiento para el Otorgamiento de Títulos Habilitantes de Transporte Terrestre en el cantón Cuenca”, la misma que en su Art. 12 ordena: “Art. 12.- De las multas y sanciones.- La EMOV EP, será el organismo competente para aplicar las multas e imponer sanciones a las operadoras de transporte o al transporte por cuenta propia por el incumplimiento de las obligaciones dispuestas en los respectivos títulos habilitantes, y las normas aplicables. La EMOV EP observando las normas del debido proceso, podrá suspender temporalmente o revocar definitivamente los títulos habilitantes mediante resolución motivada emitida por la Gerencia General...”;

Que, el artículo 7 incisos primero y segundo del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y

Descentralización (COOTAD), dispone: “*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.*”;

Que, el artículo 57 del COOTAD señala que: “*Al concejo municipal le corresponde: a) El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones;...*”

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales,

Expede:

ORDENANZA QUE REGULA LAS CONDICIONES PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE BUSES URBANOS EN EL CANTÓN CUENCA Y SU PLAN DE RENOVACIÓN

TÍTULO I

GENERALIDADES

Artículo 1.- Objeto.- La presente Ordenanza, regula las condiciones a las cuales debe sujetarse toda operadora de transporte público intracantonal de bus urbano, legalmente constituida para la prestación de dicho servicio.

Artículo 2.- Principios.- Para la aplicación de la presente Ordenanza y todo lo derivado de ésta, se observarán los principios de calidad, eficiencia, eficacia, accesibilidad, universalidad, responsabilidad, comodidad, continuidad, seguridad, inclusión, buen trato y no discriminación.

Artículo 3.- Ámbito y Alcance.- Este cuerpo normativo rige dentro de los límites del cantón Cuenca y en el ámbito de operación propio del transporte público intracantonal urbano, acorde a los estudios de planificación que emita la Dirección Municipal de Tránsito, normando también a todas las operadoras de transporte público de buses urbanos del cantón Cuenca.

Artículo 4.- Sustento Tarifario.- Corresponde al GAD Municipal de Cuenca garantizar la ejecución del sistema integrado de transporte y, mediante acto legislativo del Concejo Municipal, fijar las tarifas correspondientes. Las tarifas garantizarán el equilibrio económico para la adecuada prestación del servicio de todas las modalidades que formen parte de la integración; y, se basarán obligatoriamente en los estudios técnicos de los costos de operación que se realicen para el efecto, pudiendo establecerse mecanismos de compensación o subsidios.

No podrán establecerse tarifas dentro de esta materia, sin que previamente existan estudios técnicos de costos de operación.

TÍTULO II

DE LAS CONDICIONES DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO

CAPÍTULO I

DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y EL AMBIENTE

Artículo 5.- Del límite de opacidad máximo inicial.- El límite de opacidad de emisiones para todo vehículo nuevo, adquirido por las diferentes operadoras de transporte público de buses urbanos de Cuenca, para la prestación de este servicio público, incluso para la renovación o cambio de unidad, deberá ser no mayor al 5%.

El porcentaje de opacidad de emisiones no mayor al 5% deberá respetarse por un lapso no menor a dieciocho meses contados a partir de la primera RTV de la nueva unidad.

Artículo 6.- Del límite de opacidad máximo durante la vida útil.- El límite máximo permitido durante todo el tiempo de vida útil de los antes indicados automotores en el cantón Cuenca será hasta el 25% de opacidad de emisiones.

Artículo 7.- Del mejoramiento del combustible.- En el evento de que el combustible distribuido en la ciudad de Cuenca, posterior a la expedición de la presente Ordenanza, alcance los parámetros requeridos por buses con tecnología que permita condiciones más favorables para el ambiente, la EMOV EP mediante informe técnico y resolución motivada de su Directorio, podrá establecer nuevos porcentajes de opacidad de emisiones menores a los contenidos en los artículos 5 y 6 de la presente Ordenanza, los mismos que no tendrán efecto retroactivo.

Para determinar si existe una mejora de combustible adaptable a nuevas tecnologías, se deberá contar con el análisis de combustible que se establezca en la ordenanza que regule la Revisión Técnica Vehicular.

En el caso de que la norma técnica nacional vigente que regula lo correspondiente a niveles de emisiones, sea más favorable para el ambiente, y por lo tanto más estricta que lo previsto en la presente Ordenanza, se aplicará lo ahí establecido.

Artículo 8.- Del mantenimiento de la flota vehicular.- Es obligación de las operadoras de transporte realizar el mantenimiento de los vehículos de acuerdo al manual técnico del fabricante, tanto en las concesionarias o distribuidoras, así como en los talleres autorizados por éstas, siempre y cuando no se pierdan las garantías técnicas otorgadas.

Esta información que contará con el aval de las respectivas casas comerciales, será remitida por parte de las operadoras a la EMOV EP de forma anual, o cuando así la EMOV EP lo solicite a efectos de realizar un adecuado control de su cumplimiento y para efectuar las recomendaciones o disposiciones técnicas que estime pertinentes.

CAPÍTULO II

**DE LAS CONDICIONES MÍNIMAS
DE PRESTACIÓN DE SERVICIO**

Artículo 9.- Condiciones del servicio.- A más de las obligaciones contenidas en la Constitución de la República, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento, las Ordenanzas locales, y los respectivos Títulos Habilitantes, a partir de la vigencia de la presente normativa corresponde a las operadoras de transporte de bus intracantonal urbano, legalmente constituidas que operan actualmente y a futuro dentro del cantón Cuenca, cumplir con las siguientes condiciones mínimas para la prestación del servicio de transporte público:

1. Renovar la flota vehicular de forma íntegra dentro del plazo que se establece en el Plan de Renovación que se anexa como parte integrante de la presente Ordenanza.
2. Cumplir con el estándar local de emisiones de opacidad permitidos para el transporte público intracantonal de buses urbanos dentro del cantón Cuenca conforme a la presente Ordenanza. En caso de que los niveles de opacidad de las unidades renovadas sobrepasen el límite de opacidad de emisiones se aplicarán las disposiciones y sanciones vigentes.
3. Coordinarán con la Cámara de Transporte de Cuenca, el porcentaje de cambio de las unidades de bus urbano del cantón Cuenca, el mismo que se deberá realizar de la siguiente manera: el 80% en buses de TIPO I y el 20% restante en buses de TIPO II, conforme a la recomendación de la Comisión Multisectorial, debiendo las unidades garantizar el acceso cómodo y sin barreras para las personas con movilidad reducida.
4. Todas las unidades renovadas deberán contar con mecanismos de seguridad y accesibilidad para garantizar la protección y la integridad física de los pasajeros, con un sistema de bloqueo automático de puertas al subir y bajar de la unidad, a través de un dispositivo para control de descenso de pasajeros, de tal manera que no pueda arrancar la unidad si las puertas no están cerradas. Para el cumplimiento de esta condición, además las operadoras así como los conductores de las unidades, deberán prevenir que no exista exceso de pasajeros dentro de las unidades.
5. Las operadoras, a través de la Cámara de Transporte, habilitarán una línea de reclamos distinta al 157 de la EMOV EP y 911 del ECU911.
6. Todas las unidades renovadas deberán contar con el detalle de la línea y ruta en la parte delantera superior y lateral de forma electrónica para una mejor visualización.
7. Todas las unidades renovadas deberán contar con asientos preferenciales diferenciados a través de colores, así como definirán y señalizarán espacios adecuados, con lenguaje apropiado para personas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria.
8. Las operadoras de transporte, ya sea de forma individual o a través de la Cámara de Transporte de Cuenca, realizarán recargas de la tarjeta electrónica a domicilio para usuarios con movilidad reducida.
9. Todas las unidades de transporte renovadas contarán con servicio de internet a través de WI-FI a disposición de los usuarios.
10. Todas las operadoras garantizarán el transporte de animales domésticos, de compañía y animales menores de manera que no incomoden o pongan en riesgo a los pasajeros y cumplan con la normativa cantonal vigente.
11. Todas las unidades renovadas, en cuanto a sus elementos gráficos externos deberán guardar armonía estética con el modelo del sistema integrado de transporte para lo cual, la implementación de dichos elementos comunes a todas las unidades, deberá ser debidamente aprobado por la Dirección de Comunicación del GAD Municipal de Cuenca, sin perjuicio de lo contemplado en la Ordenanza de publicidad vigente dentro del cantón Cuenca.
12. Será de responsabilidad de las operadoras de transporte, que todas las unidades de bus cuenten con un mínimo de dos choferes, que deberán laborar en turnos diarios durante todo el año, conforme a la Ley. Aquellas unidades que no cumplan con este particular serán sancionadas de conformidad con la Ley.
13. Las operadoras de transporte público deberán realizar al menos 4 capacitaciones al año en un instituto o centro debidamente acreditado o la EMOV EP, con una duración mínima de 12 horas cada una, a los conductores de cada una de sus unidades, organizadas por las respectivas operadoras ya sea de forma individual o conjunta, cuyo pensum deberá ser aprobado por parte de la EMOV EP, dentro del cual estará obligatoriamente un curso de entrenamiento motivacional y de derechos humanos, sin perjuicio de asistir obligatoriamente a las capacitaciones adicionales que permanentemente emprende la EMOV EP.
14. El proceso de selección a los conductores de las unidades por parte de las operadoras de transporte, deberá contemplar pruebas físicas, médicas y psicológicas, en aplicación del principio de no discriminación.
15. Las operadoras de transporte deberán presentar un plan de supervisión para que los compromisos asumidos por la transportación se cumplan efectivamente, sin perjuicio de la fiscalización y control que realice la EMOV EP. Para este efecto implementarán un centro de control de operaciones con equipos de última tecnología que permita dar el seguimiento al respeto de paradas, horarios, rutas y frecuencias debidamente programadas. El acceso a la plataforma de control deberá facilitarse a la EMOV EP y a la Dirección Municipal de Tránsito.
16. Ser respetará la tarifa diferenciada vigente, contemplada en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, durante los 365 días del año.

17. Las operadoras conformarán brigadas móviles para atención al cliente en parroquias, hospitales, centros educativos y lugares públicos, para socializar el buen uso del transporte público a través de casas abiertas y eventos programados en dichos lugares en coordinación con el GAD Municipal de Cuenca.
18. Todos los conductores de unidades de bus deberán portar credenciales de identificación visibles al usuario, así como el respectivo uniforme cuyo modelo será debidamente aprobado por parte de la EMOV EP.
19. Todos los conductores de las unidades renovadas portarán micrófonos (diademas de audio) para anunciar destinos y demás información importante para los pasajeros. En la parte posterior del asiento de cada conductor, además deberá constar la identificación de los conductores de acuerdo con los tumos respectivos.
20. Las unidades de bus renovadas contarán con tecnología de cámara de video para monitorear y grabar el comportamiento de conductores y pasajeros. Los archivos audiovisuales deberán ser entregados a las autoridades competentes que las requieran. Dicha tecnología guardará compatibilidad con la tecnología del centro de control de la EMOV EP, además de garantizar el almacenamiento de la información por 30 días.
21. Las unidades de transporte público garantizarán la comodidad y seguridad de los usuarios, debiendo prohibir el comercio de cualquier clase de productos dentro de las unidades, para cuyo efecto, de ser necesario, se contará con el apoyo de la Policía Nacional, Agentes de Control Municipal o Agentes Civiles de Tránsito.
22. Las operadoras de transporte velarán para que la limpieza de la unidad tanto interna como externa sea la adecuada y se encuentre en óptimas condiciones de higiene.
23. Las operadoras de transporte contarán con un sistema de monitoreo y control de velocidad mediante su propio sistema de geolocalización, el cual será entregado de forma íntegra a la EMOV EP o la Dirección Municipal de Tránsito a efectos de realizar labores de control y organización de transporte urbano, y entre otras cosas respetar los límites de velocidad definidos en cada calle por donde circulen. Dicha tecnología guardará compatibilidad con la tecnología del centro de control de la EMOV EP.
24. Prohíbese toda aplicación de tarifa micro regional, distinta a aquellas que sean aprobadas por el Concejo Municipal de Cuenca, por lo tanto los habitantes de los sectores más alejados deben pagar la misma tarifa que el resto de los usuarios del área de operación del transporte urbano intracantonal.
25. Tomarán las precauciones necesarias y apropiadas para cumplir irrestrictamente y mantener el servicio de transporte público enfocadas al servicio eficiente y responsable con la ciudadanía.
26. Realizarán los mantenimientos de las unidades conforme a lo establecido en la presente Ordenanza.
27. Cumplirán de forma estricta con las disposiciones contenidas en la “*Ordenanza para la Aplicación del Sistema de Recaudo en el Transporte Público dentro del cantón Cuenca*” y las demás Ordenanzas que sobre aspectos del transporte público intracantonal expida el Concejo Municipal de Cuenca.
28. Garantizarán que los choferes de las unidades no conduzcan bajo efectos del alcohol u otras sustancias estupefacientes que pongan en riesgo a los usuarios y pasajeros, pudiendo la EMOV EP en cualquier momento realizar las respectivas pruebas a los conductores.
29. En las pantallas informativas o en otros espacios interiores de la unidad destinados a publicidad, deberán informar sobre los derechos y obligaciones de los pasajeros y conductores. Se prohíbe pasar imágenes o nombres de personas que ejercen cargos públicos o de candidatos a elección popular.
30. Las operadoras de transporte público se sumarán y promoverán las campañas de erradicación de violencia contra las mujeres, planteadas por la Municipalidad de Cuenca

TÍTULO III

RÉGIMEN SANCIONATORIO

Artículo 10.- Del incumplimiento de las condiciones en la prestación del servicio.- El incumplimiento de las obligaciones contenidas en el artículo 9 de la presente Ordenanza con excepción del numeral primero, acarreará el inicio del régimen sancionatorio correspondiente contemplado en el título habilitante y en la normativa vigente, así como otras sanciones que las autoridades competentes pudiesen llegar a determinar.

Artículo 11- De la sanción por falta de entrega de información.- La falta de entrega de la información indicada en el artículo 8 de la presente Ordenanza, será sancionada conforme a la normativa vigente.

Artículo 12.- De la suspensión de unidad.- Si agotados todos los mecanismos previstos para el cumplimiento de la Revisión Técnica Vehicular contenidos en la Ordenanza que regula esa materia, las unidades de transporte público definitivamente no llegasen a corregir los límites de emisiones de opacidad contenidos en el presente cuerpo normativo, la EMOV EP, en aplicación del principio precautelatorio, podrá en principio ordenar la suspensión temporal de la(s) unidad(es).

Sin embargo de lo anotado, las operadoras podrán presentar un plan de renovación de la(s) unidad(es) suspendida(s), a fin de gestionar la reposición de la(s) misma(s) en un plazo no mayor de 120 días.

En caso de no cumplir el plazo de reposición, la EMOV EP, siguiendo el debido proceso, podrá revertir tal(es) cupo(s) que le correspondan a la(s) operadora(s) e iniciar con las gestiones que le asisten en derecho para garantizar la prestación del servicio, asignando dicho(s) cupo(s) para

otras operadoras interesadas, siempre que cumplan con la normativa nacional y local vigentes.

La EMOV EP, para efectos de garantizar la prestación del servicio, podrá establecer los mecanismos necesarios emergentes mediante resolución motivada.

Artículo 13.- De la terminación del contrato de operación.- Las operadoras de transporte público urbano que mantengan un 10% de su flota deshabilitada por orden de la EMOV EP a causa de estar por encima de los límites de emisión permitidos por más de 30 días consecutivos estarán incursas en causal contractual de terminación del contrato de operación.

Sin embargo de lo anotado, las operadoras podrán presentar un plan de renovación de la(s) unidad(es) suspendida(s), a fin de gestionar la reposición de la(s) misma(s) en un plazo no mayor de 120 días.

En caso de no cumplir el plazo de reposición, operará la terminación del contrato de operación de manera inmediata.

TÍTULO IV

COMPENSACIÓN TEMPORAL

Artículo 14.- Fórmula de compensación al GAD Municipal de Cuenca.- En caso de incumplimiento del cronograma de renovación progresiva de la flota vehicular contemplada en el Plan de Renovación de la Flota Vehicular que forma parte de la presente Ordenanza, la(s) operadora(s) de transporte, compensarán al GAD Municipal de Cuenca, con los valores resultantes de la aplicación de la siguiente fórmula por cada día de retraso en función de las unidades proyectadas a renovarse mensualmente y las efectivamente renovadas:

$$C = (TE - TESA) (NUP - NUR) (NDR) (NPD)$$

Dónde: C = Compensación a aplicarse

TE = Tarifa de equilibrio (período de renovación)

TESA = Tarifa de equilibrio (situación actual)

NUP = Número de unidades proyectadas a renovarse

NUR = Número de Unidades efectivamente renovadas

NDR = Número de días de retraso

NPD = Número de pasajes promedio por día constante en el Plan de Renovación Anexo.

Salvo que dicho incumplimiento se deba a casos de fuerza mayor o caso fortuito de conformidad con el artículo 30 del Código Civil, debidamente justificado ante la EMOV EP.

La disposición contenida en este artículo regirá mientras subsista el plan de renovación que se anexa a la presente Ordenanza.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- Las operadoras de transporte deberán cumplir con los cronogramas de renovación total de la flota vehicular, priorizando las unidades más antiguas.

SEGUNDA.- En caso de que los conductores de las unidades u otros empleados de la operadora incumplan parcial o totalmente con las obligaciones derivadas de sus actividades, serán los representantes de las operadoras corresponsables de dichos actos, de daños y perjuicios, y otras faltas que dicho incumplimiento llegase a ocasionar a la ciudadanía y a las autoridades cantonales.

Todo compromiso u obligación que la operadora asumiera con terceros y que tenga relación con la ejecución de sus actividades, será de exclusiva responsabilidad de aquella, no habiendo responsabilidad alguna del GAD Municipal de Cuenca ni de la EMOV EP frente a terceros.

TERCERA.- Las operadoras no podrán realizar acto alguno de carácter civil, mercantil o laboral a nombre del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Cuenca, ni de la Empresa Pública EMOV EP, en forma unilateral.

CUARTA.- Los representantes de las operadoras de transporte realizarán el seguimiento y velarán por el cumplimiento de las condiciones descritas en esta Ordenanza y otras derivadas de la Ley, sin perjuicio del normal control y seguimiento que el Concejo Municipal le ha otorgado a través de Ordenanza a la EMOV EP.

QUINTA.- El Concejo Municipal delega a la EMOV EP para que, en caso de ser necesario, expida los reglamentos respectivos para viabilizar el cumplimiento de la presente Ordenanza.

SEXTA.- El GAD Municipal de Cuenca a través de la Dirección Municipal de Tránsito, prohibirán alterar los recorridos de las líneas de transporte urbano por cualquier clase de eventos.

Excepcionalmente, cuando ello fuere necesario, se comunicará con 24 horas de anticipación a las operadoras de transporte urbano con los cambios en dichos recorridos y las medidas que aseguren el flujo de tránsito sobre estos cambios.

SÉPTIMA.- A partir de la vigencia de la presente Ordenanza, de forma inmediata y sin necesidad de que consten en cronograma alguno, se procederá sin más al cumplimiento de las condiciones mínimas contenidas en los numerales: 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29 y 30 del artículo 9.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- En el plazo máximo de 180 días, la Dirección Municipal de Tránsito, Dirección de Obras Públicas y Dirección de Desarrollo Social, realizarán el levantamiento de información necesario para determinar los sitios de las paradas específicas en donde se ubicarán las rampas que faciliten la accesibilidad para personas con discapacidad. Concluido este tiempo, en un término no mayor a 180 días, procederán a implementarlas.

SEGUNDA.- En el término máximo de 20 días a partir de la vigencia de la presente Ordenanza, los representantes de las operadoras de transporte presentarán un cronograma definiendo fechas de inicio, puesta en marcha y cumplimiento de las condiciones mínimas constantes en los numerales 3, 4, 6, 13, 14, 18, 19, y 23 del artículo 9.

El cronograma para la ejecución y cumplimiento de estas condiciones no deberá sobrepasar de 90 días plazo.

La EMOV EP, para efectos de garantizar la prestación del servicio, podrá establecer los mecanismos necesarios emergentes mediante resolución motivada.

TERCERA.- En cuanto al plan de renovación progresiva de la flota vehicular, el mismo regirá luego de que las operadoras de transporte presenten dentro del término máximo de 20 días, a través de su representante legal, las fechas y el número de unidades que se renovarán con relación a cada operadora. Solo aquellas operadoras que hayan cumplido con esta disposición podrán acceder a la tarifa fijada mediante resolución del 05 de septiembre de 2017 tomada por el Concejo Municipal, la misma que está asociada al plan de renovación.

Aquellas operadoras que no presenten el detalle de fechas en que cumplirán el plan de renovación y el número de unidades antes indicado, se mantendrán con la tarifa actual y serán sancionadas conforme a la legislación vigente.

Cumplido el término de 20 días, contenido en el primer inciso de esta disposición, se aplicará la tarifa de equilibrio aprobada el 05 de septiembre de 2017, por parte del Concejo Cantonal.

CUARTA.- Si luego de 30 días posteriores al fenecimiento del plazo para cumplir con el plan de renovación, existiese(n) operadora(s) que no han renovado su flota vehicular, éstas no podrán en un futuro renovar su título habilitante; pudiendo también el GAD Municipal de Cuenca a través de la EMOV EP, siguiendo el debido proceso, revertir el(los) cupo(s) que le correspondan a la(s) operadora(s), e iniciar con las gestiones que le asisten en derecho para garantizar la prestación del servicio, asignando dicho(s) cupo(s) para otras operadoras interesadas, siempre que cumplan con la normativa nacional y local vigentes.

QUINTA.- Durante el plazo de ejecución del plan de renovación de la flota vehicular que se anexa a esta Ordenanza, las operadoras de transporte establecerán internamente, mediante resolución, los mecanismos a través de los cuales cancelarán a las operadoras que aún no inician con la renovación, la tarifa de equilibrio situación actual establecida en el plan de renovación y que proviene del Estudio de Costos Operacionales del Transporte Público, desarrollado por la Empresa Pública de Servicios y Consultoría de la Universidad de Cuenca. Esta disposición se aplicará para las operadoras que hayan cumplido con lo señalado en la disposición transitoria segunda.

El valor correspondiente al subsidio aprobado en el Art. 4 de la resolución adoptada por el Concejo Municipal en fecha 5 de septiembre de 2017, que regirá conjuntamente con la tarifa de equilibrio durante el periodo de renovación de la flota vehicular, se otorgará a través de la

Dirección Municipal de Tránsito de conformidad con los procedimientos establecidos en la presente ordenanza y en la legislación vigente.

SÉPTIMA.- En un plazo de 60 días la EMOV EP desarrollará un manual ciudadano, dirigido a pasajeros y usuarios del transporte público, quienes a través del mismo conocerán los derechos y obligaciones que les asisten así como aquellos que les correspondan a los conductores de las unidades y otros temas que se consideren de importancia relevante para el servicio de transporte.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

ÚNICA.- Mediante esta Ordenanza se deroga de forma total o parcial toda norma, disposición o resolución de igual o menor rango, que se contraponga al presente cuerpo normativo.

De forma expresa se derogan los artículos 2, 3, 5, 6, 7 y 8 de la Resolución adoptada por parte del Concejo Municipal en fecha 5 de septiembre de 2017 para el mejoramiento de la transportación pública de pasajeros de buses urbanos en el cantón Cuenca.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA.- Por Secretaría del Concejo Municipal infórmese de la aprobación de la presente Ordenanza a la Agencia Nacional de Tránsito.

SEGUNDA.- La presente ordenanza entrará en a partir de su aprobación, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y firmado en la ciudad de Cuenca, a los 04 días del mes de julio de 2018.

f.) Ing. Marcelo Cabrera Palacios, Alcalde de Cuenca.

f.) Dr. Juan Fernando Arteaga Tamariz, Secretario del I. Concejo Municipal.

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN.- Certifico que la presente Ordenanza fue conocida, discutida y aprobada por el Ilustre Concejo Municipal en Primero y Segundo debates, en las sesiones extraordinarias de los días: 28 de junio de 2018 y 04 de julio de 2018, respectivamente.- Cuenca, 04 de julio de 2018.

f.) Dr. Juan Fernando Arteaga Tamariz, Secretario del I. Concejo Municipal.

ALCALDIA DE CUENCA.- Ejecútese y publíquese.- Cuenca, 04 de julio del 2018

f.) Ing. Marcelo Cabrera Palacios, Alcalde de Cuenca.

Proveyó y firmó el decreto que antecede el Ing. Marcelo Cabrera Palacios, Alcalde de Cuenca, el cuatro de julio de dos mil dieciocho.- Cuenca, 04 de julio de 2018.-

CERTIFICO.

f.) Dr. Juan Fernando Arteaga Tamariz, Secretario del I. Concejo Municipal.

**GOBIERNO AUTÓNOMO
DESCENTRALIZADO MUNICIPAL
DEL CANTÓN CUENCA**

Considerando:

Que, el Ilustre Concejo Cantonal de Cuenca, aprobó el 26 de Julio del año dos mil trece la REFORMA A LA ORDENANZA PARA LA ORGANIZACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL REGISTRO DE LA PROPIEDAD DEL CANTÓN CUENCA;

Que, la ORDENANZA PARA LA ORGANIZACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL REGISTRO DE LA PROPIEDAD DEL CANTÓN CUENCA, se publicó en el Registro Oficial No. 425 del día Martes 12 de Abril de 2011; y, la REFORMA A LA ORDENANZA PARA LA ORGANIZACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL REGISTRO DE LA PROPIEDAD DEL CANTÓN CUENCA, se publicó en el suplemento del Registro Oficial No. 62 del día Martes 20 de Agosto de 2013;

Que, en la antes citada ordenanza, se establece en la disposición tercera *“Se exoneran del total de la tarifa, las adjudicaciones y prohibiciones derivadas de este acto, dispuestas y realizadas por el Ministerio de Agricultura, el ex INDA y el GAD Municipal de Cuenca; disposición legal que se mantendrá vigente por tres años contados a partir del mes siguiente de la publicación de la reforma a la Ordenanza”*;

Que, no ha sido revocada la acción constitucional de Medidas Cautelares, dispuesta por la Dra. Beatriz Cadena Landázuri, Jueza del Juzgado Sexto del Trabajo de Pichincha del 17 de Agosto de 2012, que procede a la ampliación y aclaración de auto emitido el 14 de Agosto de 2012 en los siguientes términos *“Que los Gobiernos Autónomos Seccionales, los municipios del Ecuador por medio de sus Consejos procedan a elaborar una Resolución para los Registradores de la Propiedad del Cantón al cual pertenecen, en la cual se disponga la inscripción de las adjudicaciones mencionadas, libre de costos por servicios así como el catastro de las providencias de adjudicación. Para lo cual se concede el termino de quince días...”*;

Que, mediante auto de fecha 07 de Julio de 2013 firmada por la Dra. Beatriz Cadena Landázuri, Jueza Sexta de Trabajo de Pichincha, se niega la revocatoria de la medida cautelar formulada por el Municipio Metropolitano de Quito y otros municipios del país, ordenando: *“Remítase en medio magnético copia certificada de lo actuado a los Gobiernos Autónomos Seccionales, los Municipios del Ecuador para que realicen el catastro de las providencias de adjudicación, a su vez harán extensiva la información a los Registradores de la Propiedad del cantón al cual pertenecen, en la cual se disponga la inscripción de las adjudicaciones efectuadas por la Subsecretaria de Tierras del Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca, libres de los costos por servicios. Los Concejos Cantonales conforme a sus procedimientos administrativos y legislativos, informen el cumplimiento de lo ordenado en esta medida cautelar...”*;

Que, el Artículo 86 numeral cuatro de la Constitución dispone: *“Si la sentencia o resolución no se cumple por parte de servidoras o servidores públicos, la jueza o juez ordenará su destitución del cargo o empleo, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que haya lugar.”*;

Que, la acción constitucional de medidas cautelares está prevista en los artículos 26 al 30 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, y sus resoluciones tiene efectos jurídicos de cumplimiento obligatorio e inmediato;

Que, en la actualidad no se están inscribiendo en el Registro de la Propiedad del cantón Cuenca las providencias de Adjudicación emitidas por la Subsecretaria de Tierras Rurales y Ancestrales del Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca, en razón a la disposición transitoria tercera de la REFORMA A LA ORDENANZA PARA LA ORGANIZACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL REGISTRO DE LA PROPIEDAD DEL CANTÓN CUENCA que limitaba la gratuidad por tres años;

Que, el Concejo Cantonal de Cuenca sensible con las demandas ciudadanas y en especial con aquellas del sector rural de Cuenca, en uso de sus atribuciones legales,

Expide:

ORDENANZA REFORMATIVA A LA REFORMA DE LA ORDENANZA PARA LA ORGANIZACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL REGISTRO DE LA PROPIEDAD DE CUENCA.

Art. 1. Sustitúyase la Disposición Transitoria Tercera de la REFORMA A LA ORDENANZA PARA LA ORGANIZACIÓN, ADMINISTRACION Y FUNCIONAMIENTO DEL REGISTRO DE LA PROPIEDAD DE CUENCA, por la siguiente: **DISPOSICIÓN GENERAL.-** Se exoneran del total de la tarifa, las adjudicaciones y prohibiciones dispuestas y realizadas de conformidad a la anterior Ley de Desarrollo Agrario y a la actual Ley Orgánica de Tierras Rurales y Territorios Ancestrales, en cumplimiento a la sentencia Constitucional de Medidas Cautelares 282-2012 emitida por la Dra. Beatriz Cadena Landázuri, Jueza Sexta de Trabajo de Pichincha. Este mismo beneficio tendrán las Adjudicaciones Administrativas de Bienes Mostrencos otorgadas por el GAD Municipal de Cuenca.

DISPOSICIÓN FINAL.- La presente ordenanza entrará en vigencia, a partir de la publicación en el Registro Oficial.

Dado y firmado en la Sala de Sesiones del Concejo Cantonal, a los 22 días del mes de junio de 2018.

f.) Ing. Marcelo Cabrera Palacios, Alcalde de Cuenca.

f.) Dr. Fernando Arteaga Tamariz Secretario del Concejo Cantonal.

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN.- Certifico que la presente Ordenanza fue conocida, discutida y aprobada

por el Ilustre Concejo Municipal en Primero y Segundo debates, en las sesiones extraordinarias del 19 de febrero de 2018 y 16 de marzo de 2018, respectivamente; y, la inclusión del segundo considerando de la presente ordenanza, fue conocido, discutido y aprobado por el Ilustre Concejo Cantonal en Primero y Segundo debates, en sus sesiones extraordinarias del 18 y 22 de junio de 2018, respectivamente.- Cuenca, 25 de junio de 2018.

f.) Dr. Fernando Tamariz, Secretario del Concejo Cantonal.

ALCALDIA DE CUENCA.- Ejecútese y publíquese.- Cuenca, 25 de junio del 2018

f.) Ing. Marcelo Cabrera Palacios, Alcalde de Cuenca.

Proveyó y firmó el decreto que antecede el Ing. Marcelo Cabrera Palacios, Alcalde de Cuenca, el veinticinco de junio de dos mil dieciocho.- Cuenca, 26 de junio de 2018.- CERTIFICO.

f.) Dr. Fernando Tamariz, Secretario del Concejo Cantonal.

municipales y metropolitanos, planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Que, el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución Nro. 006 CNC-2012, publicada en el suplemento del Registro Oficial Nro. 712 de mayo de 2012, transfiere las competencias para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, a favor de los GADs municipales del país.

Que, el art. 4 de la referida Resolución, establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos de Quito, Guayaquil, Cuenca, Ibarra, Loja, Ambato y Manta, se encuentran dentro del Modelo de Gestión A y tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Que, mediante Resoluciones Nro. 025 – DE – ANT – 2013 de fecha 26 de abril de 2013 y Nro. 046-DE-ANT-2013 de fecha 28 de agosto de 2013, la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, emite la Certificación de Ejecución de Competencias del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Loja.

Que, la Agencia Nacional de Tránsito mediante resolución numerada 003-DIR-2014-ANT, emitió el Reglamento de Sistemas Tecnológicos de Recaudo para Transporte Público Intracantonal. Este reglamento prevé la implementación del Sistema de Recaudo Electrónico (SER), como un procedimiento y herramienta de alta confiabilidad y seguridad, que permite receptor y gestionar los recursos provenientes de la tarifa recaudada, con la especial característica de propender a la total eliminación del pago en efectivo para el servicio de transporte público intracantonal, así lo determina su artículo 5, inciso c); y, artículo 6 inciso c).

Que, el 13 de septiembre del 2006 el Concejo Cantonal aprobó la Ordenanza de creación del Sistema Integrado de Transporte Urbano de la ciudad de Loja, SITU, la cual se reformó el 26 de julio del 2007 y el 17 de octubre del 2008.

Que, el 14 de octubre del 2008 el Concejo Cantonal aprobó el Reglamento General a la Ordenanza de Creación del Sistema Integrado de Transporte Urbano de la ciudad de Loja-SITU.

Que, el 07 de noviembre de 2014 el Concejo Cantonal aprobó la Ordenanza que fija las tarifas de transporte terrestre público en el cantón Loja.

Que, el artículo 54 del reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su primer párrafo señala lo siguiente: “El servicio de transporte terrestre público consiste en el traslado de personas y animales, con o sin sus efectos personales, de un lugar a otro dentro de los ámbitos definidos en este reglamento, cuya prestación estará a cargo del Estado. En el ejercicio de esta facultad, el Estado decidirá si en vista de las necesidades del usuario, la prestación de dichos servicios podrá delegarse, mediante contrato de operación, a las operadoras de transporte legalmente constituidas para este fin”.

No. 055–2018

EL CONCEJO MUNICIPAL DE LOJA

Considerando:

Que, el numeral 6 del art. 264 de la Constitución de la República del Ecuador, señala que es competencia de los Gobiernos Municipales planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Que, el primer párrafo del art. 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial manifiesta que: “Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando 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”.

Que, el literal f), del art. 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, dispone que es competencia exclusiva de los GADs

Que, el artículo 60 del reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su primer numeral, señala textualmente lo siguiente: “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”.

Que, el artículo 76 del reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, indica el contenido mínimo que deberá constar en un contrato de operación.

Que, es necesario actualizar la normativa local que permita de manera adecuada fortalecer los procedimientos de planificación, regulación y control del servicio de transporte público en el cantón Loja, tomando en cuenta la evolución organizativa de las operadoras y los adelantos tecnológicos utilizados para la prestación del servicio.”

En uso de la facultad legislativa prevista en el artículo 240 de la Constitución de la República, artículo 7 y literal a) del artículo 57 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización,

Expede:

La siguiente **ORDENANZA QUE REGULA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTERMODAL DE TRANSPORTE URBANO SITU EN EL CANTÓN LOJA**

CAPITULO I. Del Régimen General

Artículo 1.- Dada la necesidad de los habitantes del cantón Loja, el Municipio podrá delegar la prestación del servicio de Transporte Público, mediante contrato de operación, a las operadoras de transporte legalmente constituidas en un Consorcio para este fin y que operen en caja común.

El Municipio de Loja a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en base a los resultados de las revisiones técnicas vehiculares, calificará cada año a los vehículos que se encuentren en buenas condiciones físicas y mecánicas, y que posean en correcto estado, el equipamiento necesario para el funcionamiento de los sistemas SIR, SAE, SIU y SIVIG, otorgando al propietario del vehículo una habilitación anual, que le autorice operar en las rutas y horarios establecidos.

Artículo 2.- Las compañías y cooperativas de transporte público para poder obtener el contrato de operación deberán pertenecer previamente a un Consorcio de Operación, el mismo que de manera responsable en el marco del cumplimiento de la Ley, deberá implementar, operar y administrar la caja común, así como, la operación y mantenimiento de la flota de autobuses, en conformidad con las normas y disposiciones emitidas por la autoridad Municipal.

El orgánico funcional del Consorcio de Operación deberá estar conformado por los niveles directivo, administrativo y operativo.

El nivel directivo, estará conformado por los presidentes y/o gerentes de las operadoras de transporte público que conforman el Consorcio de Operación, además los presidentes de las operadoras deberán ser propietarios de un autobús afiliado a cualquier Operadora.

El nivel administrativo, estará conformado por personal profesional idóneo para concentrar los recursos y administrarlos de manera eficiente, a través de conceptos y herramientas que garanticen la operación diaria y la permanencia del Consorcio de Operación en la prestación del servicio. Estará conformado por las unidades: 1.- Administrativo – financiera; 2.- Recaudaciones; 3.- Operaciones; y, 4.- Mantenimiento.

El nivel operativo, estará conformado por el personal humano que ejecuta las actividades planificadas y coordinadas por los demás niveles de la estructura organizacional del Consorcio de Operación. A este nivel pertenecen, recaudadores, supervisores, fiscalizadores, conductores, asistentes técnicos y administrativos, personal de mecánica, eléctrica, entre otros.

Artículo. 3.- El Contrato de Operación a favor de las Compañías o Cooperativas de transporte público, será emitido por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el mismo que tendrá carácter transitorio y revocable, debiendo garantizar el cumplimiento de las disposiciones dictadas en la presente Ordenanza, así como, las Resoluciones de la Autoridad Municipal concedente, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento.

Artículo. 4.- El contrato de operación otorgado a las operadoras de transporte público deberá contener como mínimo:

1. Nombres y apellidos completos de los comparecientes, indicando el derecho por el cual comparecen; su domicilio, nacionalidad, edad, profesión u ocupación y su número de documento de identificación o el de su RUC;
2. Descripción detallada del servicio, incluyendo la cobertura, rutas y frecuencias que comprenderá el mismo, acorde al proyecto aprobado;
3. Niveles de calidad del servicio, medidos a través de indicadores mínimos de operación.

4. Controles de seguridad de flota y choferes;
5. Derechos y obligaciones de las partes, y las sanciones por incumplimiento del contrato;
6. Garantías de fiel cumplimiento, criterios y procedimientos para su ajuste;
7. Período de vigencia del contrato;
8. La prohibición de transferir la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre que se otorgan a través de la celebración del contrato correspondiente;
9. La forma de terminación del contrato;
10. Los términos y condiciones para la renovación; y,
11. Los requisitos establecidos en la presente ordenanza.
12. Sanciones por incumplimiento de contrato u ordenanza.
13. Adjuntar contrato de trabajo del conductor y propietario del vehículo.

Artículo. 5.- Al contrato de operación, se habilitará o deshabilitará un propietario un vehículo en una sola Operadora, siempre y cuando se dé estricto cumplimiento a lo dispuesto en la presente ordenanza y a las cláusulas del contrato de operación, caso contrario se procederá a deshabilitar tanto al socio como al vehículo.

Artículo. 6.- Las Operadoras de transporte público, el propietario del vehículo y el Consorcio de Operación están obligados a cumplir los servicios en forma permanente e ininterrumpida, bajo las normas, disposiciones y control emitidas por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

CAPITULO II. De la prestación del servicio de Transporte Público

Artículo. 7.- El transporte público de pasajeros, se hará en rutas definidas por un origen, un destino y puntos intermedios, resultantes de un análisis técnico y un proyecto sustentado, sujetos a una tarifa fijada.

La Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a través de un estudio de ingeniería de transporte y resolución fundada, podrá incrementar o disminuir la oferta de buses, crear rutas o suprimirlas, ampliarlas o modificarlas en el momento que las circunstancias lo ameriten, notificando a las operadoras en general y al Consorcio de Operación.

Para el caso de incremento o disminución de la flota, se lo realizará porcentualmente de acuerdo a la cantidad de cada Operadora.

Luego del informe técnico de viabilidad para el incremento de cupos en la transportación urbana, se remitirá el informe al Concejo Municipal, quien decidirá hacer la convocatoria pública para que cualquier ciudadana o ciudadano pueda participar, y hacer el sorteo público.

Que los nuevos cupos no podrán ser negociables durante 4 años

Artículo. 8.- Toda ruta deberá:

- a) Tener una calzada en buenas condiciones de circulación y la señalética correspondiente.
- b) Estar integrada dentro de la planificación general elaborada por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- c) Tener un recorrido racional, exento de sinuosidades o quiebres no justificados.
- d) Estar atendidas por un número justificado de buses, de las características adecuadas, que garanticen permanentemente un servicio mínimo diurno y nocturno.
- e) Ser básicamente distinta de otras solo permitiéndose tramos superpuestos, o muy próximos por razones debidamente justificadas.
- f) Tener paradas para ascenso y descenso de pasajeros.
- g) Tener puntos terminales adecuados que no originen problemas urbanos.

Solo podrán existir rutas moderadamente deficitarias, por expresas razones urbanísticas y sociales, cuando integren un grupo de ellas que en conjunto sean económicamente viables.

Artículo. 9.- En las rutas de transporte autorizadas operarán únicamente autobuses que cumplan Normas y Reglamentos Técnicos Ecuatorianos e Internacionales que se adapten a las características particulares de la red vial e infraestructura de transporte existente en el cantón Loja, además, deberán poseer el equipamiento necesario para el funcionamiento de los sistemas SAE, SIR, SIU y SIVIG. De manera urgente, se priorizará la introducción paulatina de autobuses de mejor tecnología en la ruta troncal que atraviesa el centro histórico de la ciudad, de manera opcional.

Artículo. 10.- Las operadoras, el propietario del vehículo o el Consorcio de Operación deberán equipar los autobuses, implementando Tecnologías de la Información y Comunicación TIC's, con el objeto de fortalecer la operatividad y mejorar la prestación de los servicios, debiendo adquirir y poner en funcionamiento el software y hardware necesario para el funcionamiento del Sistema de Apoyo a la Explotación SAE, Sistema Integrado de Recaudo SIR, Sistema de Información al Usuario SIU y Sistema de Video Vigilancia SIVIG. La Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial coordinará, aprobará y supervisará la implementación de estas tecnologías, además deberá poseer acceso informático, para el monitoreo y control en tiempo real de la operación de la flota.

Los costos de comunicación de datos deberán obligatoriamente ser cubiertos por las Operadoras y el

Consorcio de Operación a excepción del SIVIG y SIU los mismos que son cubiertos por el Municipio de Loja.

Artículo. 11.- El servicio de transporte público se brindará en base al cumplimiento de itinerarios de operación elaborados o aprobados por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En la elaboración de itinerarios se considerará la cantidad y tipo de buses en operación y en reserva, así como, horarios e intervalos de despacho de conformidad al nivel de servicio requerido. En cada parada troncal o de visera se colocará señalización informativa, que indique la ruta y el horario exacto de paso de los autobuses.

Artículo. 12.- El cumplimiento de los itinerarios se controlará en tiempo real a través del Sistema de Apoyo a la Explotación SAE, determinando diariamente indicadores de operación como:

- a) **Eficiencia de la programación operativa (EPE):** Se define como la relación del tiempo total que los autobuses se encuentran operando entre el tiempo programado de servicio para la ruta.
- b) **Número de horas trabajadas por conductor (HTC):** Se define como el promedio de horas trabajadas por un conductor medido en un periodo mensual.
- c) **Indicador de Regularidad (IR):** Se define como la relación del número de viajes efectivamente realizados (recorrido completo) entre el número de viajes programados.
- d) **Indicador de Confiabilidad (ICO):** Se define como la relación del tiempo de viaje efectivamente realizado entre el tiempo de viaje programado.
- e) **Indicador de Seguridad (IS):** Se define como la relación del número de viajes que presentaron algún incidente (choque, atropellamiento, entre otros) entre el número de viajes efectivamente realizados.
- f) **Eficacia de servicio (ES):** Se define como la relación de los kilómetros recorridos entre los kilómetros programados a recorrerse.

Artículo. 13.- Para la operación de la caja común se utilizará el Sistema Integrado de Recaudo SIR, debiendo el Consorcio de Operación encargarse de la generación, inicialización, validación, registro, custodia, distribución y venta de los medios de pago, así como la recepción, custodia, transporte, conciliación y distribución de los valores recaudados. El Municipio de Loja implementará y mantendrá la infraestructura en la Ruta Troncal, para el debido funcionamiento de la caja común.

Artículo. 14.- El funcionamiento del Sistema Integrado de Recaudo SIR se controlará en tiempo real, determinándose diariamente indicadores de operación como:

- a) **Pasajeros Transportados (PT):** Se define como el número de pasajeros transportados durante el horario de servicio en un día.

- b) **Porcentaje de pasajeros transportados por tarifa preferencial (%PTP):** Se define como el número de pasajeros transportados con tarifa preferencial entre el número total de pasajeros transportados.

- c) **Pasajeros transportados por viaje (PTpV):** Se define como la relación entre el número total de pasajeros transportados y el número total de viajes realizados.

- d) **Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK):** Se define como la relación entre el número de pasajeros transportados y número de kilómetros recorridos.

- e) **Factor de Renovación (FR):-** Se define como la relación entre el número promedio de pasajeros que se encuentran en un autobús y el número total de pasajeros transportados en un tramo determinado.

- f) **Indicador de Confort (IC):** Se define como la relación del número de pasajeros transportados de pie por metro cuadrado en el espacio libre interior del autobús.

- g) **Tarifa Media (TM):-** Se define como la tarifa equivalente que pagarían todos los Usuarios.

Artículo. 15.- El Consorcio de Operación deberá encargarse de la operación y mantenimiento de la flota de autobuses generando los siguientes indicadores de operación por cada vehículo:

- a) **Total de horas de paro por avería (HPA):-** Número de horas que el vehículo se detiene en los talleres por avería general.

- b) **Total de horas de paro por choques (HPCH):-** Número de horas que el vehículo se detiene en los talleres por choque general.

- c) **Total de horas de mantenimiento preventivo (HMP):-** Número de horas que el vehículo se detiene por la ejecución de mantenimientos preventivos.

- d) **Índice de disponibilidad (ID):-** Se obtiene a partir de la relación entre el total de horas en servicio y el total de horas programadas para servicio.

Artículo. 16.- El funcionamiento del Sistema de Información al Usuario SIU, se controlará en tiempo real, determinándose diariamente indicadores de operación como:

- a) **Indicador de disponibilidad de información al usuario en el interior y exterior de los autobuses (IUB):** En los autobuses cada operadora de transporte garantizará que se podrá colocar en correcto estado de funcionamiento pantallas led luminosas de Información al Usuario, por lo que el indicador se obtiene a partir de la relación entre el total de horas de correcto funcionamiento del sistema de información al usuario y el total de horas programadas para servicio.

- b) **Indicador de disponibilidad de información al usuario en las paradas de la ruta troncal y estaciones**

(IURT): Se obtiene a partir de la relación entre el total de horas de correcto funcionamiento del sistema de información al usuario en la infraestructura de la Ruta Troncal y el total de horas programadas para servicio.

- c) **Indicador de disponibilidad de información al usuario en las paradas de bus con visera (IUPV):** Se obtiene a partir de la relación entre el total de horas de correcto funcionamiento del sistema de información al usuario en las paradas con visera y el total de horas programadas para servicio. En estas paradas siempre deberá publicarse la ruta y hora de llegada de los buses.
- d) **Indicador de disponibilidad de información al usuario en paradas de la ruta (IUPR):** Toda parada de bus deberá estar georeferenciada, por lo que este indicador se obtiene a partir de la relación entre el total de señales de parada de bus en existencia a lo largo de la ruta y el total de señales de parada de bus planificadas.
- e) **Indicador de disponibilidad de información al usuario en aplicaciones móviles (IUAM):** La aplicación móvil deberá orientar al usuario sobre la ubicación de paradas, horarios de funcionamiento y recorridos de los autobuses, según lo planificado por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, obteniéndose este indicador, a partir de la relación entre el total de horas de correcto funcionamiento, del sistema de información al usuario en aplicaciones móviles y el total de horas programadas para servicio en cada ruta.

La información que se publique será administrada, autorizada y supervisada por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con la Dirección Municipal de Comunicación Social.

Artículo. 17.- Los indicadores de operación deberán ser calculados diariamente por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en coordinación con el Consorcio de Operación.

Artículo. 18.- El Consorcio de Operación garantizará que los indicadores de operación se mantengan dentro de los valores mínimos exigidos en el contrato de operación otorgado a cada Operadora. La sanción por el incumplimiento en los indicadores de operación se aplicará a la operadora, propietario del vehículo o Consorcio de operación, según el caso. Los tipos de sanción deberán constar en el Contrato de Operación.

CAPITULO III. De la Ruta Troncal, Carril Exclusivo, Paradas y Estaciones de Transferencia.

Artículo 19.- La Ruta Troncal de transporte público está compuesta por las vías en las cuales podrán converger una, o, varias líneas urbanas de transporte público; los tramos de la red vial que la conforman corresponden a la Av. Universitaria, Av. Manuel Agustín Aguirre, Av. Cuxibamba y Av. 8 de Diciembre, comprendidos entre el redondel Pablo Palacio al norte y la estación de transferencia Podocarpus en el Sur.

La Ruta Troncal de transporte público será utilizada por los buses de transportación pública por emergencias de bomberos, policía nacional, municipal y ambulancias.

Artículo. 20.- La Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, deberá colocar la señalización horizontal y vertical que sea necesaria, así como dispositivos de control, que garanticen el respeto del carril destinado, para la circulación exclusiva de autobuses.

Artículo. 21.- Las paradas de la ruta troncal y estaciones de transferencia deberán ser cuidadas y mantenidas por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para lo cual, las operadoras de transporte deberán cancelar una tasa del 0.4% del SBU (Salario Básico Unificado) que servirá para mantenerlas operativas, garantizando un servicio seguro y confortable a favor de la ciudadanía.

Los daños generados por personal del Consorcio de Operación debido al mal uso o manipulación de equipos e infraestructura de las paradas y estaciones de la ruta troncal del SITU, será cubierto por el Consorcio u Operadoras, pudiendo la Municipalidad emitir el título de crédito correspondiente para cubrir la reparación del daño.

Artículo. 22.- El Consorcio de Operación garantizará el correcto funcionamiento de las operaciones de recaudo en la totalidad de las paradas de la ruta troncal y estaciones de transferencia, para lo cual, colocará el recurso humano y equipamiento tecnológico y de comunicación que sea necesario para el efecto.

Artículo. 23.- El horario de funcionamiento de las paradas de la ruta troncal y estaciones de transferencia será definido por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, considerando como mínimo el horario comprendido desde las 05h00 hasta las 23h00, guardando concordancia con lo dispuesto en el Contrato de Operación otorgado a las Operadoras.

Artículo. 24.- La Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial implementará, mantendrá y administrará el Sistema de Información al Usuario (SIU), para lo cual, deberá instalar en las paradas de la ruta troncal y estaciones de transferencia el equipamiento tecnológico necesario para su correcto funcionamiento. También deberá definir y colocar rótulos de paradas de bus, paradas con visera que informen el horario de llegada de los autobuses y aplicaciones móviles que sirvan de consulta al usuario sobre paradas, rutas y horarios de funcionamiento del sistema de transporte público.

Artículo. 25.- Las estaciones de transferencia se utilizarán de conformidad a la planificación de rutas y frecuencias elaborada por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

CAPITULO IV. De la seguridad de los usuarios

Artículo. 26.- La Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial implementará, mantendrá y administrará el Sistema de video vigilancia SIVIG, en

coordinación con el Servicio Integrado de Seguridad ECU 911, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ANT y el Consorcio de Operación.

Artículo. 27.- La Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispondrá de personal operativo para que labore en las instalaciones del ECU 911, el mismo que deberá realizar actividades de monitoreo y de respuesta en coordinación con el resto de instituciones de seguridad ciudadana.

Artículo. 28.- En el interior de las paradas y estaciones de la Ruta Troncal, el Municipio de Loja colocará y mantendrá Cámaras de Video Vigilancia y Botones de Pánico enlazados con el ECU 911. Los costos de comunicación de datos deberán ser cubiertos por el Municipio.

Artículo. 29.- En el interior de los autobuses, cada operadora de transporte garantizará que se encuentren colocados y en correcto estado de funcionamiento Botones de Pánico y Cámaras de Video Vigilancia enlazados con el ECU 911. Los costos de comunicación de datos deberán ser cubiertos por las Operadoras.

Artículo. 30.- El funcionamiento del sistema de seguridad a los usuarios, se controlará en tiempo real a través del Sistema de Video Vigilancia SIVIG, determinando diariamente indicadores de operación como:

- a) **Indicador de disponibilidad del sistema de video vigilancia y botón de pánico al interior de los autobuses (SIVIGB):** el indicador se obtiene a partir de la relación entre el total de horas de correcto funcionamiento del sistema de cámaras de video vigilancia y botón de pánico con el total de horas programadas para servicio.
- b) **Indicador de disponibilidad del sistema de video vigilancia y botón de pánico en las paradas de la ruta troncal y estaciones (SIVIGRT):** Se obtiene a partir de la relación entre el total de horas de correcto funcionamiento del sistema de video vigilancia y botón de pánico con el total de horas programadas para servicio.

CAPITULO V. De la tarifa

Artículo. 31.- Se fijan como tarifas de transporte urbano las siguientes:

- a) Tarifa común o única: treinta (0.30) centavos de dólar de los Estados Unidos de Norteamérica.
- b) Tarifa especial: quince (0.15) centavos de dólar de los Estados Unidos de Norteamérica.
- c) El sistema tarifado y costo de pago económico serán fijados o modificados mediante acto normativo expedido por el Concejo Cantonal de Loja.
- d) Se exceptúan de esta disposición las niñas y niños menores de seis años, quienes están exentos del pago de cualquier tarifa.

Los beneficiarios de la tarifa especial serán:

1. Las personas con discapacidad que cuenten con el carné de acuerdo a lo establecido en la ley.
2. Los estudiantes de los niveles básico y bachillerato que acrediten su condición mediante presentación del carné estudiantil otorgado por el Ministerio de Educación, pagarán una tarifa preferencial del 50% bajo las siguientes condiciones:
 - a) Que el servicio lo utilicen durante el periodo o duración del año escolar
 - b) Que lo utilicen de lunes a viernes.
 - c) Los días sábados y/o domingos por situaciones especiales como desfiles cívicos, participaciones comunitarias, eventos académicos, culturales y deportivos estudiantiles, pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre.
3. En todos los casos de beneficiarios de la tarifa especial pagarán una tarifa del 50% de acuerdo a lo establecido en la Ley, para lo cual deberán adquirir la tarjeta SITU personalizada de manera obligatoria para beneficiarse de la media tarifa.
4. Los usuarios que hacen uso de la tarifa normal deberán realizarlo con la tarjeta SITU pudiendo ser esta o no personalizada.

En todos los casos, el servicio prestado será en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa.

El pago económico de la tarifa por la prestación del servicio de transporte de pasajeros se lo hará exclusiva y obligatoriamente mediante tarjetas electrónicas de prepago sin contacto o los medios electrónicos y tecnológicos aprobados y autorizados por la Agencia Nacional de Tránsito y la Unidad de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de Loja, para el funcionamiento del SIR o cualquier otro mecanismo debidamente implementado para el efecto.

CAPITULO VI. De la tasa por servicios

Artículo. 32.- Para la colocación de publicidad en las paradas de la Ruta Troncal, Estaciones de Transferencia y Paradas con Visera se podrá cobrar a la persona natural o jurídica interesada en ocupar los espacios disponibles, una tasa mensual por metro cuadrado equivalente al 1,% de un Salario Básico Unificado, a través de la emisión de un título de crédito,

La publicidad autorizada no podrá hacer alusión a temas relacionados a consumo de bebidas alcohólicas, cigarrillo, sexismo, política o que atenten las buenas costumbres ciudadanas.

Artículo. 33.- El Municipio de Loja autoriza la colocación de publicidad en los buses de transporte público en los

sitios autorizados por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Las operadoras de transporte público deberán facilitar hasta el 20% anual de la flota, para la colocación de publicidad de interés social que el Municipio de Loja disponga.

CAPÍTULO VII. De los autobuses, su vida útil y renovación

Artículo 34.- En la Ruta Troncal deberán ingresar y circular únicamente autobuses nuevos con una vida útil no mayor a 5 años, tomando en cuenta el año de fabricación del vehículo los cuales deberán renovarse progresivamente tomando en consideración los adelantos tecnológicos y la utilización de energías alternativas amigables con el medio ambiente.

La vida útil de un autobús de transporte público no podrá ser mayor a lo que determine la Agencia Nacional de Tránsito. Para poder circular cada autobús deberá aprobar como mínimo, una vez al año la revisión técnica; y, se revisará una segunda vez para la colocación de stickers y la verificación de que se encuentre en buen estado físico.

Artículo 35.- Todo autobús para ser autorizado a brindar servicio de transporte público, deberá cumplir con los Reglamentos Técnico Ecuatorianos INEN y las especificaciones técnicas exigidas por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para el funcionamiento de los sistemas SAE, SIR, SIU y SIVIG. Cada autobús deberá contar con señales visuales adecuadas tales como distintivos, el número de placa en el techo del vehículo, accesos y espacios adecuados para las personas adultas mayores y con discapacidad, de tal forma que tengan el acceso adecuado al automotor y el cumplimiento de normas de seguridad apropiadas respecto de los pasajeros.

Artículo 36.- Los autobuses previo a iniciar diariamente sus operaciones deberán presentarse en perfectas condiciones de funcionamiento físico, mecánico y de higiene, además de encontrarse en perfectas condiciones de pintura exterior e interior.

Artículo 37.- Prohíbese a los encargados de la limpieza de los vehículos arrojar a la vía pública el producto del barrido de los mismos, así como el lavado de ellos en calles y avenidas de la zona urbana de la ciudad.

Artículo 38.- Los asientos de uso de los pasajeros deberán encontrarse permanentemente en perfectas condiciones de limpieza y conservación.

Artículo 39.- La iluminación del interior de los vehículos después de las 18H00 deberá estar continuamente encendida en un cien por ciento mientras se encuentren prestando el servicio, estando absolutamente prohibido ocultarlas con vidrios o acrílicos de color, papeles de fantasía u otros.

Artículo 40.- El Municipio de Loja a través del departamento de comunicación elaborará y distribuirá material audiovisual, turístico, informativo, de seguridad vial y de campañas que implemente la Unidad de Tránsito,

Transporte Terrestre y Seguridad Vial, las mismas que deberán ser difundidas alternadamente en las unidades de transportación pública y las paradas del SITU. (Sistema Intermodal de Transporte Urbano).

Artículo 41.- Todo autobús deberá poseer en el frente sobre el parabrisas un letrero luminoso tipo LED, en el cual se indique el destino y número de recorrido.

Artículo 42.- Los vehículos de la Ruta Troncal deberán colocar adicionalmente carteles indicadores del destino a los costados del vehículo para que puedan ser observados por los usuarios que esperan en las paradas de la ruta troncal.

Artículo 43.- Ningún autobús podrá brindar servicio de transporte público, si no tiene colocado en un sitio visible en el frente, posterior y lateral los Adhesivos que muestran el número de registro Municipal, los mismo que son colocados por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, luego que el vehículo aprueba la revisión técnica vehicular. Así mismo, el autobús no podrá circular si los Adhesivos de Registro Municipal se encuentran caducados.

CAPÍTULO VIII.

De los conductores y personal a cargo del Consorcio de Operación

Artículo 44.- El Consorcio de Operación administrará todo el recurso humano involucrado directamente en la prestación del servicio de transporte público, cumpliendo las Leyes y Reglamentos Laborales vigentes. El personal mínimo a ser administrado corresponde a conductores, controladores, personal administrativo y operativo de recaudo, inspectores, entre otros.

Artículo 45.- Los conductores de los vehículos de transporte público deberán poseer licencia profesional tipo D o E otorgado por el organismo de tránsito competente; y, una credencial de operación otorgada por el Consorcio.

Artículo 46.- El Consorcio de Operación en coordinación con la Unidad de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, organizará dos cursos de capacitación anuales a favor del personal involucrado en el servicio de transporte público. Los temas de capacitación deberán ser autorizados por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los cuales estarán encaminados a mejorar los servicios y a fortalecer profesionalmente al personal. La duración mínima de la capacitación será de 20 horas, las mismas que servirán como requisito para renovar la credencial otorgada por el Consorcio.

Artículo 47.- Los conductores de los autobuses de transporte público tendrán las siguientes obligaciones:

- a) Detener la marcha del vehículo completamente, en los puntos de parada.
- b) No poner en movimiento el vehículo que conduzca hasta tanto desciendan o asciendan la totalidad de los

pasajeros, se cierran las puertas del vehículo y suban las rampas, esto último en el caso de los autobuses de la ruta troncal.

- c) Cuidar el equipamiento tecnológico instalado al interior de las unidades correspondiente al funcionamiento de los sistemas SAE, SIR, SIU y SIVIG.
- d) Cuidar que el vehículo posea todas las luces reglamentarias en funcionamiento.
- e) No dar marcha atrás, salvo en los casos que fuera absolutamente indispensable.
- f) Avisar mediante el uso de direccionales los cambios de dirección del vehículo.
- g) No abandonar el vehículo que conduzca, salvo caso de fuerza mayor, no proferir palabras indecorosas, no provocar discusiones, ni conversar con los pasajeros.
- h) No llevar pasajeros aglomerados en la puerta de acceso de la unidad.
- i) No participar en el correteo de unidades generando exceso de velocidad, frenadas bruscas y malos tratos a los usuarios.
- j) Atender de manera preferencial a Niños, adultos mayores, mujeres embarazadas y personas con discapacidad.

Artículo. 48.- Toda persona, para desempeñar las tareas de **conductor de transporte público**, deberá formar parte de un registro estadístico que mantendrá la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. El Consorcio de Operación deberá entregar un carnet a los conductores que consten en este registro.

Artículo. 49.- Todo el personal a cargo del Consorcio de Operación sea este administrativo, conductor, operativo, controlador u otros, deberá estar debidamente uniformado e identificado.

CAPITULO IX. De los Controles

Artículo. 50.- El personal de la Unidad de Control Operativo de Tránsito y de la Comisaría Municipal de Tránsito y los Inspectores del SITU aparte de la competencia y obligaciones que deben cumplir con relación a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización y Código Orgánico Integral Penal, harán cumplir siguiendo el debido proceso, la presente Ordenanza y el Contrato de Operación otorgado a cada Operadora.

Artículo. 51.- De encontrarse alguna falencia en un autobús, la Unidad de Control Operativo de Tránsito y la Comisaría Municipal de Tránsito podrán solicitar la presentación de vehículos a inspección. Si el vehículo está en condiciones no reglamentarias podrá suspenderse su circulación hasta que dichas condiciones sean normalizadas. Si el vehículo

no es presentado a la inspección, automáticamente queda imposibilitado de circular, debiendo el Consorcio de Operación suplirlo de manera inmediata con un bus de reserva.

CAPITULO X.

DE LOS INCUMPLIMIENTOS CONTRACTUALES, PROCEDIMIENTO Y SANCIONES

Artículo. 52.- El procedimiento para la aplicación de las sanciones contractuales, así como su impugnación, será el mismo previsto para el juzgamiento de las infracciones administrativas establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación, así como lo establecido en el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización.

No se podrá imponer por el mismo evento, una sanción prevista en la Legislación aplicable y a la vez una sanción contemplada en el Contrato de Operación. En caso de que exista conflicto entre una sanción establecida en la presente Ordenanza con el Contrato de Operación, la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, aplicará la sanción más grave.

La imposición de una sanción no releva a la Operadora de cumplir con sus obligaciones legales, Reglamentarias y contractuales.

La imposición de las sanciones por incumplimientos contractuales es potestad de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La operadora en ningún caso podrá eximirse de su responsabilidad por los hechos que pudieren causar sus administradores, conductores o empleados por la deficiente prestación del servicio.

Artículo. 53.- Incumplimiento de Primera clase: Constituyen incumplimientos contractuales de primera clase sancionados con multa del 1,5% de un Salario Básico Unificado del trabajador en general, al propietario del autobús, que será aplicado en los siguientes casos:

- a) Los autobuses que se encuentren en mal estado de higiene.
- b) Los autobuses que se encuentren en malas condiciones de pintura exterior e interior.
- c) No colocar en los vehículos de la Ruta Troncal carteles indicadores del destino a los costados del vehículo, para que puedan ser observados por los usuarios que esperan en las paradas de la ruta troncal.
- d) Arrojar basura a la vía pública producto del barrido de los autobuses
- e) Lavar los autobuses en calles y avenidas de la zona urbana de la ciudad.

Artículo. 54.- Incumplimientos de segunda clase: constituyen incumplimientos contractuales de segunda clase sancionados con multa del 3% de un Salario Básico Unificado del trabajador en general, al propietario del autobús, que será aplicado en los siguientes casos:

- a) Brindar el servicio con asientos de uso de los pasajeros en malas condiciones de limpieza y conservación.
- b) Conductor que profiera palabras indecorosas o provoque discusiones.
- c) Incumplir con los recorridos establecidos en el contrato de operación.
- d) No remitir la información operacional requerida por UMTTTSV-L, dentro de los tiempos establecidos por parte de la entidad.
- e) No cumplir con los indicadores mínimos de operación establecidos en el contrato de operación.
- f) Personal a cargo del Consorcio de Operación sea este administrativo, conductor, operativo controlador u otros, que no se encuentre debidamente uniformado e identificado y en correcto estado de salud e higiene.
- g) Conductor que conduzca sin poseer las autorizaciones correspondientes.
- h) No poseer en el autobús en el frente sobre el parabrisas un letrero luminoso tipo LED, funcionando adecuadamente, en el cual se indique el destino y número de recorrido.
- i) No poner en funcionamiento a la hora establecida, los puntos de recaudo en cada Parada de la Ruta Troncal o Estación de Transferencia, y/o por retraso o no apertura y cierre de las paradas de la Ruta Troncal.

Artículo. 55.- Incumplimientos de tercera clase para los buses de la ruta troncal.- Constituyen incumplimientos contractuales de tercera clase sancionados con multa del 10% de un Salario Básico Unificado del trabajador en general, al propietario del autobús, que será aplicado en los siguientes casos:

- a) No mantener el autobús correctamente iluminado en su interior después de las 18H00.
- b) Personal que brinde servicio sin haber aprobado la capacitación anual.
- c) No recoger de manera preferencial a Niños, adultos mayores, mujeres embarazadas y personas con discapacidad.
- d) Colocar publicidad en los vehículos sin autorización.
- e) No respetar la tarifa diferenciada.

f) Incumplir con los itinerarios de operación elaborados o aprobados por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

g) Autobús que circule sin el Adhesivo que muestra el número de registro Municipal.

h) Los vehículos particulares, de transporte comercial o por cuenta propia que invadan el carril exclusivo del bus.

Artículo. 56.- Incumplimientos de cuarta clase: Constituyen incumplimientos contractuales de cuarta clase sancionados con multa equivalente a un 20% de un Salario Básico Unificado del trabajador en general al propietario del autobús, que será aplicado en los siguientes casos:

a) Los autobuses que después de su revisión técnica anual se encuentren en mal estado de funcionamiento físico y mecánico. (llantas lisas, vidrios y asientos rotos, fugas de aceite y combustible, escape, puertas y carrocerías en mal estado, exceso de opacidad etc. (previa notificación con plazo de 72 horas.)

b) Conductor que ponga en movimiento el vehículo mientras descienden o ascienden los pasajeros.

c) Conductor que ponga en movimiento el vehículo sin cerrar las puertas y subir las rampas.

d) No poseer o tener en mal estado de funcionamiento el equipamiento tecnológico instalado al interior de las unidades correspondiente al funcionamiento de los sistemas SAE, SIR, SIU y SIVIG.

e) Conductor que abandone el vehículo sin causa justificada.

f) Participar en el correteo de unidades generando exceso de velocidad, frenadas bruscas y malos tratos a los usuarios.

g) Por cada autobús que suspenda el servicio de manera injustificada.

h) La operadora que permita que una persona conduzca su autobús en estado evidente de ebriedad o que posea en la sangre un valor mayor a 0,1 gramos por cada litro de sangre.

Artículo 57. Revocatoria del Título Habilitante.-La Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, podrá revocar el Título Habilitante a la operadora o al propietario del vehículo, cuando el servicio no sea prestado de acuerdo con los términos previstos en la presente Ordenanza, Contrato de Operación, así como, lo que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento.

Disposición General

Primera.- Quedan derogadas la ordenanza de creación del Sistema Integrado de Transporte Urbano de la ciudad de

Loja, SITU, y su reglamento General, la Ordenanza que fija las tarifas de transporte intracantonal o urbano en el cantón Loja u otra norma municipal que se oponga a la presente ordenanza.

Segunda.- Todas las operadoras que brinden servicio de transporte con origen y destino establecido en el interior del cantón Loja, deberán cumplir la presente ordenanza, con el fin de mejorar el control operativo, evitar competencia desleal e inseguridad en las vías.

Tercera.- Se otorga el plazo de 180 días para que las operadoras instalen en la totalidad de sus unidades el equipamiento necesario para la operación de la caja común y funcionamiento de los sistemas SIR, SAE, SIU y SIVIG.

Disposición Final.- La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial

Es dado en el salón del Cabildo a los catorce días del mes de junio del dos mil dieciocho.

f.) Dr. José Bolívar Castillo Vivanco, Alcalde de Loja.

f.) Dra. Blanca Morocho Riofrio, Secretaria General.

RAZON.- Dra. Blanca Morocho Riofrio, Secretaria General del Concejo Municipal de Loja, **CERTIFICA.** Que **LA ORDENANZA QUE REGULA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTERMODAL DE TRANSPORTE URBANO SITU EN EL CANTON LOJA**, fue discutida y aprobada en las sesiones Ordinarias del viernes 02 de febrero y jueves 14 de junio del dos mil dieciocho,

respectivamente, siendo aprobado su texto en esta última fecha; la que es enviada al señor Alcalde Dr. José Bolívar Castillo Vivanco, en 3 ejemplares para la sanción u observación correspondiente de conformidad al Artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización.- Loja, diecinueve de junio del dos mil dieciocho.

f.) Dra. Blanca Morocho Riofrio, Secretaria General.

Dr. José Bolívar Castillo Vivanco, ALCALDE DE LOJA.-Al tenor del artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, por haberse cumplido el procedimiento establecido en el mencionado código orgánico, **SANCIONO**, expresamente **la ORDENANZA QUE REGULA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTERMODAL DE TRANSPORTE URBANO SITU EN EL CANTON LOJA** y dispongo su promulgación para conocimiento del vecindario lojano. Loja, diecinueve de junio del dos mil dieciocho.

f.) Dr. José Bolívar Castillo Vivanco, Alcalde de Loja.

Proveyó y firmó la ordenanza que antecede el Dr. José Bolívar Castillo Vivanco, Alcalde de Loja, ordenándose la ejecución y publicación en el Registro Oficial de la **ORDENANZA QUE REGULA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTERMODAL DE TRANSPORTE URBANO SITU EN EL CANTON LOJA.-** Loja, diecinueve de junio del dos mil dieciocho.-**LO CERTIFICO.**

f.) Dra. Blanca Morocho Riofrio, Secretaria General.



REGISTRO OFICIAL®

ÓRGANO DEL GOBIERNO DEL ECUADOR

Suscríbese



Quito
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto
Teléfonos: 3941-800 Ext.: 2301
2430-110 Ext.: 2305

Guayaquil
Av. 9 de Octubre N° 1616
y Av. Del Ejército esquina,
Edificio del Colegio de Abogados del Guayas,
primer piso. Telf.: 3941-800 Ext.: 2310



www.registroficial.gob.ec