ORDENANZA METROPOLITANA No. 0194

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los Informes Nos. IC-O-2011-556 de 14 de noviembre de 2011, e IC-O-2012-048 de 13 de febrero de 2012, expedidos por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 264, numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador ("Constitución") establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: *"Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal"*, sin perjuicio del principio de ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos previsto en el artículo 260 de la Constitución, en concordancia con el artículo 126 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización ("COOTAD");

Que, de conformidad con el artículo 266 de la Constitución, los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos, entre otras, ejercen las mismas competencias que los gobiernos municipales;

Que, el literal f) del artículo 55 (en concordancia con el artículo 85) del COOTAD establece que: *"Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:* [...] *f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal"*. El mismo contenido consta en el literal q) del artículo 84 del COOTAD;

Que, de conformidad con los artículos 274 y siguientes del COOTAD, los gobiernos descentralizados autónomos pueden prestar los servicios y ejecutar las obras que son de su competencia mediante gestión directa o gestión delegada. La gestión directa, de conformidad con los artículos 276 y siguientes del COOTAD, comprende la gestión institucional directa, la gestión a través de la creación de empresas públicas y la gestión por contrato;

Que, el numeral 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece como competencia exclusiva del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, expedir las normas que sean necesarias

para planificar, regular y coordinar todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción;

Que, de conformidad con el artículo 51 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial ("LOTTTSV"), los servicios de transporte terrestre se clasifican en: público, comercial y por cuenta propia;

Que, el artículo 52 de la LOTTTSV establece que *"el Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas* [...]"; y, el artículo 53 ibídem prohíbe toda forma de monopolio u oligopolio en el transporte terrestre;

Que, de conformidad con el artículo 55 de la LOTTTSV, *"...el transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio"*; y, *"las rutas y frecuencias a nivel nacional son propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación"*;

Que, el artículo 56 de la LOTTTSV determina que *"el servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas"*;

Que, la Disposición Transitoria Octava de la LOTTTSV, prescribe que *"Los municipios que actualmente ejerzan competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones del COOTAD y la Constitución"*;

Que, mediante la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, se expidió la Ordenanza Metropolitana Sustitutiva de la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Primero, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que regula, entre otros ámbitos, la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito (en adelante "Ordenanza 247");

Que, el artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 312, publicada en el Registro Oficial No. 224 de 29 de junio de 2010, sustituyó los párrafos III y IV de la Ordenanza 247 e introdujo otras reformas a la referida Ordenanza 247;

Que, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, mediante Ordenanza Metropolitana No. 314, publicada en Registro Oficial 246, de 29 de julio de 2010, ha creado la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; y, ha empleado, en lo que ha sido necesario, la modalidad de gestión por contrato de conformidad con el artículo 278 del COOTAD y la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública y sus normas derivadas;

Que, en la actualidad el servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito se lo presta a través de los medios integrados a los subsistemas Metrobús-Q y convencional, que se encuentran regulados a través de la Ordenanza 247 y sus reformas; y,

Que, es necesario definir un marco regulatorio, básico e inicial, que permita avanzar hacia la planificación y diseño de un sistema integrado de transporte público de pasajeros para el Distrito Metropolitano de Quito, en el que se considere el adecuado ejercicio de las potestades de rectoría, planificación, regulación, control y gestión a cargo de las instituciones metropolitanas en el sector estratégico del transporte público de pasajeros, la participación en la gestión del servicio de las Operadoras de transporte público privados, particularmente, aquellos denominados "históricos" y el derecho de los vecinos a disponer de servicios de óptima calidad.

En ejercicio de la atribución que le confieren los artículos 57, literal a), y 87, literal a), del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, el artículo 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito.

EXPIDE:

LA ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Artículo 1.- Sustitúyanse los Párrafos III, "Del Sistema de Transporte Metrobús-Q", y IV, "Del servicio de alimentación", incorporados por la Ordenanza Metropolitana No. 312, publicada en el Registro Oficial No. 224, de 29 de junio de 2010, por el texto siguiente:

Título ...
Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros

Capítulo I
Normas generales

Sección 1
Definición, composición y organización

Art. ... (1).- Definición.- El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros constituye el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y proveer a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad, dentro de su territorio.

Los usuarios y usuarias del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros gozarán de todos los derechos y garantías establecidas en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, por cuanto son estos los principales beneficiarios de la implementación del Sistema.

Art. ... (2).- Composición.-

1. Integran el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros los siguientes componentes y/o elementos:

a) Conjunto de normas administrativas y reglas técnicas expedidas por la autoridad competente en el Distrito Metropolitano de Quito.

b) Las políticas e instrumentos de planificación, incluidas las rutas y frecuencias, determinados por la autoridad competente en el Distrito Metropolitano de Quito.

c) Los órganos y entidades del Distrito Metropolitano de Quito con facultades de rectoría, planificación, regulación, control y gestión del servicio de transporte público de pasajeros.

d) Las personas naturales o jurídicas de derecho privado integradas a la gestión del servicio de transporte público, en virtud de un título habilitante o contrato. Para mayor claridad, entre estas personas, se incluye, sin que su enunciación constituya una limitación, las Operadoras, sean estas cooperativas o sociedades mercantiles que a la fecha de incorporación de este Título en el ordenamiento jurídico metropolitano, se encuentran prestando el servicio de transporte público de pasajeros, debidamente autorizados por la autoridad competente del Distrito Metropolitano de Quito; los titulares de los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros; y, todos aquellos que en el futuro se vinculen al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con similares propósitos y rol.

e) Los bienes de dominio público afectos a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

f) Los bienes de dominio privado destinados por su titular a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en virtud de un título habilitante o contrato.

g) Los procesos y más instrumentos diseñados para la gestión y control del servicio de transporte público de pasajeros.

h) Cualquier otro servicio conexo o elemento auxiliar, complementario o accesorio que deba ser empleado para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o que se derive de tal prestación.

2. Los elementos subjetivos previstos en los literales c) y d) del numeral precedente se denominan "Participantes del Sistema".

3. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, con sus componentes y/o elementos se organiza en función de la atención de las necesidades del servicio en beneficio de los usuarios en el Distrito Metropolitano de Quito.

Art. ... (3).- Administración y organización.-

1. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros es administrado, de manera centralizada, por los órganos y entidades del Distrito Metropolitano de Quito con facultades y competencias en la materia de conformidad con este Título, sin perjuicio de que, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Distrito Metropolitano de Quito emplee la modalidad de gestión delegada a personas jurídicas de derecho privado.

2. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se organiza en tres subsistemas (los "Subsistemas de Transporte Público"), administrados bajo los principios previstos en este capítulo:

a) Subsistema de transporte masivo de pasajeros, constituido por los elementos y/o componentes vinculados a las líneas del metro que, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Metro de Quito".

b) Subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos (*bus rapid transit* -BRT), constituido por los elementos y/o componentes vinculados con los corredores troncales y alimentadores que, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Metrobús-Q".

c) Subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, con sus elementos y/o componentes, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Transporte Convencional".

3. En función de las necesidades de regulación, planificación, control o gestión, el Administrador o Administradora del Sistema podrá diferenciar en los Subsistemas de Transporte Público, tantos componentes cuantos sean requeridos. Así, por ejemplo, en el Metro de Quito se podrá diferenciar cada línea que conforma la red; o, en el Metrobús-Q se podrá diferenciar como componente cada corredor troncal, cada ruta de alimentación, un conjunto de rutas de alimentación, o bien una combinación de los anteriores.

Sección 2
Principios del Sistema

Art. ... (4).- Principio de integración.-

1. Es deber y obligación de las y los Participantes del Sistema arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para conseguir que los servicios y los elementos físicos, operativos y financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se integren.

2. El Administrador o Administradora del Sistema es responsable de determinar el calendario, horario y mecanismos de integración de los distintos componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con carácter mandatorio para todos los Participantes del Sistema.

3. El Administrador o Administradora del Sistema expedirá los instrumentos de planificación y técnicos que, entre otros aspectos, permitan la incorporación de herramientas tecnológicas de control y evaluación, recaudación y, en general, cualquier otra que permita la mejora de los procesos vinculados con la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

Art. ... (5).- Participación pública y privada en la gestión del servicio de transporte público de pasajeros.-

1. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros ha de ser diseñado de modo en que la gestión del servicio de transporte público de pasajeros permita la

participación de sujetos de derecho privado y de las empresas públicas metropolitanas que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito hubiera creado o cree para este propósito.

2. En la planificación del servicio de transporte público de pasajeros, el Administrador o Administradora del Sistema seguirá el procedimiento previsto en este Título con el objeto de determinar el modo de gestión, directa o delegada, que se ha de dar a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

Art. ... (6).- Principio de atención prioritaria al usuario.-

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

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

a) Recibir un trato digno y respetuoso de parte de la conductora o conductor y del personal vinculado a la operación.

b) Recibir el servicio de transporte público de pasajeros de conformidad con los instrumentos de planificación y técnicos que hubieren sido expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, en particular, en relación con la ruta y sus puntos de parada y las normas de calidad.

c) Pagar exclusivamente la tarifa vigente.

d) Denunciar cualquier infracción al ordenamiento jurídico nacional o metropolitano que rige el servicio de transporte público de pasajeros.

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

a) Sujetarse a los instrumentos de planificación y técnicos expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, en particular, los referidos a la reglamentación del usuario.

b) Dar un uso adecuado a su destino y naturaleza a los bienes afectos a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

c) Otorgar un trato digno y respetuoso a los demás usuarios y usuarias, conductores y conductoras y demás personal vinculado a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, así como a los vecinos, vecinas o visitantes del Distrito Metropolitano de Quito con ocasión de la obtención del servicio de transporte públicos de pasajeros.

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

Art. ... (7).- Especialización.- Los y las Participantes del Sistema han de cumplir su función específica, de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano y los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema.

Art. ... (8).- Monopolios y oligopolios.- Se prohíbe toda forma de monopolio y oligopolio en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros. En esta materia se ha de atender la intervención de los y las distintas Participantes en el Sistema, y el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en su conjunto.

Art. ... (9).- Implementación planificada y progresiva.-

1. Cuando el Administrador o Administradora del Sistema requiera, con base en los instrumentos de planificación que hubiere expedido, adecuar las rutas y frecuencias de cualquier Subsistema de Transporte o sus componentes, respecto de las que existan títulos habilitantes vigentes, buscará obtener acuerdos con el Operador u Operadora de Transporte afectado y efectuar los ajustes que sean necesarios, de conformidad con los instrumentos de planificación.

2. En aplicación del numeral precedente, el Administrador o Administradora del Sistema podrá:

a) Implementar mecanismos de compensación a través de la asignación de rutas y frecuencias vacantes de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido;

b) Instrumentar formas de intervención y participación del Operador de Transporte afectado en otros Subsistemas de Transporte o sus componentes; o

c) Implementar mecanismos de compensación económica para dejar sin efecto el título habilitante vigente.

Para mayor claridad, la compensación económica señalada en el literal c) no podrá aplicarse para el caso de titulares de vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros que hayan sido compensados con cualquiera de las otras opciones señaladas en los literales a) y b); pero, en el caso de acuerdos con las Operadoras, el Administrador o Administradora del Sistema podrá utilizar una combinación de los tres mecanismos, conforme los instrumentos de planificación correspondientes.

3. En caso de que el Administrador o Administradora del Sistema y el Operador u Operadora de Transporte no pudieren concretar algún acuerdo, en aplicación de los numerales precedentes, hasta seis meses antes de la fecha de terminación ordinaria del título habilitante, concluirán las tratativas. Le corresponderá al Administrador o Administradora del Sistema implementar los correspondientes ajustes en rutas y

frecuencias, de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido desde la fecha en que terminen los títulos habilitantes de manera ordinaria.

4. En caso de que los títulos habilitantes se extingan o terminen anticipadamente y de manera extraordinaria por alguna de las causas previstas en el ordenamiento jurídico nacional o metropolitano, los ajustes en rutas y frecuencias, de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido, se efectuará desde dicha fecha.

Capítulo II
Facultades y Competencias

Art. ... (10).- Regulación.-

1. Le corresponde al Concejo Metropolitano de Quito establecer, mediante Ordenanza Metropolitana, el régimen general al que, en el Distrito Metropolitano de Quito, se sujeta la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y los y las Participantes del Sistema que intervienen en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

2. La expedición de reglas de carácter técnico y operativo del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, los Subsistemas de Transporte Público o sus componentes, es de competencia del órgano u organismo responsable de la administración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito (el "Administrador o Administradora del Sistema").

3. La expedición o suscripción de los títulos habilitantes para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, y su registro, es competencia del Administrador o Administradora del Sistema.

Art. ... (11).- Rectoría y planificación.-

1. En el marco del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano y en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito, y los restantes Participantes del Sistema, le corresponde a la Secretaría responsable de la

movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

2. En el marco de las políticas que se hubieren determinado, le corresponde al Administrador del Sistema la formulación y expedición de los instrumentos de planificación operativa aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

Art. ... (12).- Control.-

1. Es competencia de la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito, la evaluación del cumplimiento de las políticas y normativa, que se hubieren fijado para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, sin perjuicio de su función de supervisión programática de la gestión en materia de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito.

2. El seguimiento y evaluación del cumplimiento de los instrumentos de planificación, así como de las reglas de carácter técnico y operativo y de los contratos del Sistema de Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, respecto de las Operadoras de Transporte, le corresponde al Administrador o Administradora del Sistema.

3. El ejercicio de la potestad administrativa sancionadora en materia de transporte público de pasajeros le corresponde al órgano u organismo que sea determinado en el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el ordenamiento metropolitano, en lo que no fuere incompatible con la referida Ley.

Art. ... (13).- Gestión.- La prestación del servicio de transporte público de pasajeros podrá ser efectuada por gestión directa o delegada, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

Art. ... (14).- Otras competencias.-

1. Sin perjuicio de aquellas previstas en este Título, le corresponde al Administrador o Administradora del Sistema las siguientes competencias:

a) Planificar el desarrollo de la infraestructura del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;

b) Organizar y coordinar, bajo los Principios del Sistema, la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros;

c) Determinar y administrar las rutas y frecuencias en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;

d) Planificar y administrar la oferta y administrar la demanda del servicio de transporte público de pasajeros y los medios de información al usuario o usuaria;

e) Determinar los estándares de calidad del servicio de transporte público de pasajeros y más requerimientos de orden técnico y operativo aplicables a los componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;

f) Planificar y administrar los aspectos financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en particular, los mecanismos de recaudación, la caja común, el pago y/o distribución de ingresos en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, Subsistemas de Transporte y/o sus componentes;

g) Emitir informes de seguimiento y evaluación de cumplimiento de los instrumentos de planificación, contratos, así como de las reglas de carácter técnico y operativo del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, periódicamente y a requerimiento de las autoridades competentes del Distrito Metropolitano de Quito; y,

h) Ejecutar todas las acciones que sean requeridas para el correcto funcionamiento del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y que, en general, le son exigibles a un gerente sobre aquello que administra.

Capítulo III
De la Gestión del Servicio de Transporte Público

Sección 1
Operadoras de Transporte Público de Pasajeros

Art. ... (15).- Operadoras de Transporte Público de Pasajeros.-

1. En el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, le corresponde la prestación misma del servicio de transporte a las Operadoras de transporte público de pasajeros ("Operadoras de Transporte"), los que actuarán con sujeción a los instrumentos de planificación, reglas de carácter operativo y técnico expedidas por el Administrador del Sistema y, en el caso que corresponda, de conformidad con sus respectivos contratos de operación.

2. Les corresponde a las Operadoras de Transporte, en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, la función específica de prestar el servicio de transporte terrestre, entendido como el traslado de personas de un lugar a otro, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, empleando para el efecto los medios humanos y materiales de los que disponga, según la modalidad de gestión aplicable y en sujeción al ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

3. El Administrador o Administradora del Sistema, en ejercicio de sus competencias podrá, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, a su sola discreción y atendiendo las necesidades de gestión, delegar a las Operadoras de Transporte o a cualquier otro u otra Participante del Sistema otros servicios o prestaciones auxiliares, complementarios o accesorios al servicio de transporte público de pasajeros.

Sección 2
Gestión Directa

Art. ... (16).- De las empresas públicas metropolitanas responsables de la gestión.-

1. Son Operadoras de Transporte las empresas públicas metropolitanas que el Distrito Metropolitano de Quito hubiere constituido para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

2. Las empresas públicas metropolitanas prestarán el servicio de transporte público de pasajeros en los Subsistemas de Transporte o sus componentes que se hubieren determinado en el acto normativo de su constitución y en aquellos que el Administrador del Sistema determine, en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito.

3. Las empresas públicas metropolitanas prestarán el servicio de transporte público de pasajeros en virtud del acto normativo de su creación o la resolución del Administrador o Administradora del Sistema, por lo que no requerirán de otro título habilitante.

4. La prestación del servicio de transporte público de pasajeros a cargo de las empresas públicas metropolitanas estará sujeta a los instrumentos de planificación y a las reglas de carácter técnico y operativo expedidos por el Administrador del Sistema.

5. La infracción de los instrumentos de planificación y reglas técnicas y operativas expedidas por el Administrador o Administradora del Sistema, hacen personalmente responsables a los servidores de las empresas públicas metropolitanas a cargo de las materias respectivas.

Art. ... (17).- De la gestión directa institucional.-De manera ordinaria, cuando la prestación del servicio de transporte público de pasajeros esté encomendada a una empresa pública metropolitana, esta empleará la gestión institucional directa, arbitrando los mecanismos que sean necesarios para proveerse de los medios humanos y materiales para este propósito.

Art. ... (18).- De la gestión directa por contrato.-

1. Cuando la empresa pública metropolitana a cargo del servicio de transporte público de pasajeros no cuente con los medios humanos y materiales necesarios para un adecuado cumplimiento de sus funciones, podrá emplear la modalidad de gestión por contrato, sujetándose al ordenamiento jurídico nacional que regula la contratación pública.

2. En caso de que la empresa pública metropolitana emplee la modalidad de gestión por contrato, la responsabilidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros se mantiene en ella, por lo que, sin perjuicio de los efectos contractuales, las acciones u omisiones de los contratistas respecto del Administrador o Administradora del Sistema y de los usuario son de su exclusiva responsabilidad.

Art. ... (19).- Régimen de los contratistas de una empresa pública metropolitana.-

1. Los y las contratistas de las empresas públicas metropolitanas, que empleen la modalidad de gestión por contrato, no constituyen Operadoras de Transporte, por lo que sus derechos y obligaciones se determinan exclusivamente en los contratos de servicios que hubieren suscrito.

2. En caso de que la empresa pública metropolitana emplee la modalidad de gestión por contrato, utilizando vehículos de propiedad de sus contratistas, el Administrador o Administradora del Sistema expedirá las certificaciones necesarias con el propósito de que sus propietarios puedan efectuar los trámites pertinentes para la circulación de los vehículos ante las autoridades públicas competentes.

3. Se prohíbe a las empresas públicas metropolitanas incluir en los contratos de servicios que suscriban, en aplicación de la modalidad de gestión por contrato, la asignación de rutas y frecuencias a favor de los contratistas; de tal forma que el servicio que ha de prestar el o la contratista se ajustará a la planificación operativa a cargo de la empresa pública metropolitana de la que se trate.

Sección 3
Gestión Delegada

Art. ... (20).- De la participación del sector privado.-

1. Para la prestación misma del servicio de transporte público de pasajeros, el Administrador o Administradora del Sistema podrá emplear la modalidad de gestión delegada a través de los contratos de operación regulados en la ley que regula el transporte terrestre y sus normas derivadas.

2. Las Operadoras de Transporte a quienes se les hubiera delegado la gestión del servicio de transporte público de pasajeros, en el ejercicio de su actividad, se sujetarán al ordenamiento jurídico metropolitano que les es aplicable, a los instrumentos de planificación, reglas técnicas y operativas expedidos por el Administrador del Sistema y a sus contratos de operación.

Art. ... (21).- Del procedimiento de delegación a la iniciativa privada.-

1. Cuando a partir de la fecha de vigencia de este Título, el Administrador u Administradora del Sistema requiera la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en los Subsistemas de Transporte Metrobús-Q, o Transporte Convencional o sus componentes, de los que hubiere determinado en sus instrumentos de planificación procederá del siguiente modo:

1.1. Convocará a las Operadoras de Transporte que sean titulares de títulos habilitantes en las zonas de influencia del Subsistema de Transporte, o sus componentes que se encontraren prestando el servicio de transporte público de pasajeros, para procurar arribar a acuerdos para su intervención en la gestión u operación del servicio de transporte público de pasajeros en el Subsistema y/o sus componentes.

1.2. Durante ciento veinte días calendario las Operadoras de Transporte y el Administrador del Sistema buscarán un acuerdo que permita ajustar la intervención de las Operadoras de Transporte a los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema.

Para mayor claridad, el Administrador o Administradora del Sistema podrá llegar a acuerdos con una o varias de las Operadoras, si ello no fuera posible con todas las Operadoras convocadas para este propósito.

1.3. En caso de que el Administrador o Administradora del Sistema y las Operadoras de Transporte no pudieren llegar a un acuerdo satisfactorio en el plazo período previsto en la letra precedente, en aplicación de los Principios del Sistema previstos en este Título y los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, éste deberá encomendar la gestión del servicio de transporte público de pasajeros a la empresa pública metropolitana que corresponda.

2. En caso de que sean necesarios ajustes a los títulos habilitantes, rutas y frecuencias para la implementación del servicio de transporte público de pasajeros del que se trate, haya o no acuerdo, el Administrador o Administradora del Sistema y las Operadoras de Transporte se someterán al principio de Implementación Planificada y Progresiva previsto en este Título.

3. En caso de que se llegare a un acuerdo para la gestión delegada del servicio de transporte público de pasajeros o para la realización de los ajustes requeridos, el Administrador o Administradora del Sistema sustituirá los títulos habilitantes previamente expedidos, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

DISPOSICIONES GENERALES.-

PRIMERA.-

1. Con el fin de que la prestación del servicio público de transporte de pasajeros sea regulada para lograr el acceso equitativo a los factores de producción y evitando monopolios y oligopolios conforme lo disponen los artículos 334 numeral 1 y 335 de la Constitución de la República, prohíbese al Administrador o Administradora del Sistema otorgar o renovar contratos de operación para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros, a Operadoras en las que se hubiere incurrido en cualquier forma de Concentración de Capital Restringida o Concentración de Control Restringida.

2. Se consideran formas de Concentración de Capital Restringida, en los casos de Operadoras constituidas como compañías mercantiles, cualquiera de las siguientes:

a) Cuando una misma persona natural o jurídica, sus parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, o cualquiera de sus empresas o partes relacionadas según los términos de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, sea titular en una Operadora, de una participación en el capital social igual o superior al veinte por ciento, siempre y cuando la compañía mercantil no cuente entre sus activos con la flota de vehículos afectos a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

b) Cuando la participación de los socios, socias o accionistas en el capital social de una Operadora, que no cuente entre sus activos con la flota de vehículos afectos a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, no refleje de manera proporcional la titularidad de las autorizaciones administrativas respecto de los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros. Para mayor claridad, se considera que la participación de un socio, socia o accionista en el capital social de la Operadora es proporcional, cuando el número de sus acciones o participaciones, corresponde al número de autorizaciones administrativas respecto de los vehículos de los que es titular, con el mismo criterio de medida respecto de los restantes socios, socias o accionistas titulares de autorizaciones administrativas. Se tolerará un desvío que no supere el veinte por ciento del promedio de los porcentajes de participación en el capital social que le corresponda a cada socio, socia o accionista titular de una autorización administrativa, sin considerar el porcentaje de participación del socio, socia o accionista respecto del cual se realiza el análisis.

3. Se considera Concentración de Control Restringida el caso en que la administración de una Operadora, organizada en compañía, no se ejerza de manera alternada. Para este propósito se considerará la alternancia del representante legal y de los miembros de los órganos directivos en los últimos cinco años previos a la fecha en que deba otorgarse o renovarse el correspondiente contrato de operación.

SEGUNDA.-

Para efectos de la renovación de contratos vigentes, o celebración de nuevos contratos de operación y, en general, para la concesión de cualquier mecanismo de subsidio, beneficio o prestación pública establecida para el transporte público de pasajeros, el Administrador o Administradora del Sistema, priorizará aquellas Operadoras que cuenten con los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros dentro de sus activos, como un mecanismo de estimulo a la organización empresarial.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.-

PRIMERA.- Para la implementación del componente del Subsistema Metrobús-Q identificado como "Corredor Suroccidental", el Administrador o Administradora del Sistema actuará de conformidad con el procedimiento de delegación a la iniciativa privada, previsto en el artículo innumerado 21 agregado por esta Ordenanza Metropolitana. En lo que respecta al plazo se computará aquel que hubiere transcurrido o hubiere sido empleado en las tratativas hasta la fecha de expedición de esta Ordenanza, de conformidad con los informes de la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

SEGUNDA.- Mientras se determina e incorpora a la estructura orgánica del Distrito Metropolitano de Quito al Administrador o Administradora del Sistema, la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito ejercerá estas funciones, a través de sus órganos o entidades que le estuvieran adscritas.

TERCERA.- Las Operadoras de Transporte arbitrarán las medidas que sean necesarias para organizar el mecanismo de caja común y cámara de compensación en el plazo previsto en el ordenamiento jurídico nacional, en coordinación con el Administrador o Administradora del Sistema y de conformidad con sus instrumentos de planificación. Para el efecto, la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito estructurará, de manera inmediata, el modelo de caja común y cámara de compensación.

CUARTA.-

1. El Administrador o Administradora del Sistema queda autorizada para que, de manera excepcional y en el transcurso de los siguientes doce meses calendario contados desde la vigencia de esta Ordenanza:

a) Pueda otorgar, con arreglo al ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, los informes previos para la constitución de compañías o cooperativas (la "Nueva Operadora") promovidas por los titulares de los vehículos afectos a la prestación del servicio público de pasajeros que se encuentren actualmente integrados a una Operadora en la que se hubiere incurrido en cualquier forma de Concentración de Capital Restringida o Concentración de Control Restringida; o,

b) Pueda reformar los contratos de operación de Operadoras existentes ("Operadora Receptora") a las que los titulares de los vehículos afectos a la prestación del servicio público de pasajeros que se encuentren actualmente integrados a una Operadora en la que se hubiere incurrido en cualquier forma de Concentración de Capital Restringida o Concentración de Control Restringidos, manifiesten su voluntad de vincular sus vehículos. En este caso, la petición deberá ser efectuada por la Operadora Receptora y los titulares de las autorizaciones administrativas respecto de los vehículos.

2. La competencia otorgada en el inciso precedente, no autoriza al Administrador del Sistema ni a las Operadoras existentes a incrementar el número de vehículos que forman parte de la flota asignada al servicio de transporte público de pasajeros en la ruta otorgada.

3. El Administrador o Administradora del Sistema, en los procesos de restructuración de las Operadoras a las que se refiere esta disposición transitoria, deberá precautelar el cumplimiento de los siguientes criterios:

a) Ninguna Operadora que se constituya en aplicación de esta disposición transitoria ("Nueva Operadora") podrá contar con un número menor a diez vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros.

b) En ninguna Nueva Operadora se podrá incurrir en una forma de Concentración de Capital Restringida o Concentración de Control Restringida, en los términos previstos en la disposición general primera de esta Ordenanza.

c) Las Nuevas Operadoras se sujetarán a los instrumentos de planificación y técnicos expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, particularmente en lo que respecta a las rutas asignables, a la fecha en que se celebre el correspondiente contrato de operación.

d) La autorización que el Administrador o Administradora del Sistema otorgue para la constitución de una Nueva Operadora supone necesariamente la reducción de la flota autorizada a la compañía en la que se incurrió en Concentración de Capital Restringida o Concentración Control Restringido ("Operadora de Origen"), en la misma proporción de aquella flota que se llegue a autorizar a la Nueva Operadora.

e) La Operadora de Origen y la Nueva Operadora tienen un plazo de tres meses calendario, contados a partir de la expedición del informe previo para la constitución de la Nueva Operadora, para efectuar los ajustes societarios e internos que estimen necesarios. Transcurrido este período la Operadora de Origen y la Nueva Operadora deberán suscribir sus correspondientes contratos de operación en un plazo máximo de cinco días calendario. En caso de que cualquiera de las Operadoras no suscribiera sus nuevos contratos de operación, se entenderá que sus habilitaciones operacionales han caducado y el Administrador o Administradora del Sistema quedará autorizado a arbitrar todas las medidas que estime necesarias para atender las necesidades del servicio de transporte público de pasajeros en las rutas y frecuencias que hubieren sido materia de las habilitaciones caducadas.

4. El Administrador o Administradora del Sistema queda autorizado a determinar calendarios, flujos de procedimientos, criterios técnicos y requisitos documentales necesarios para la aplicación de esta disposición transitoria

ORDENANZA METROPOLITANA No. 0194

DISPOSICIONES REFORMATORIAS Y DEROGATORIAS.-

PRIMERA.- Los párrafos V y siguientes de la Ordenanza Metropolitana No. 247, publicada en el Registro Oficial No. 295, de 14 de marzo de 2008, con sus respectivas reformas:

a) Agréguense como parte del Título innumerado introducido mediante esta Ordenanza, como capítulos.

b) Reenumérense secuencialmente a parir del número IV.

SEGUNDA.- El Título innumerado agregado por esta Ordenanza reubíquese en el Código Municipal dentro de un Libro innumerado intitulado "De la movilidad" que se agrega luego del Libro III del Código Municipal.

TERCERA.- Para proceder con la correspondiente codificación, reubíquense los títulos, capítulos, secciones y párrafos del Código Municipal referidos con la movilidad en Libro innumerado, "De la Movilidad", que se agrega por esta Ordenanza, luego del Título innumerado que se incorpora en virtud del artículo 1 de esta Ordenanza.

CUARTA.- Deróguese toda norma de igual o inferior jerarquía que se oponga a las disposiciones de la presente Ordenanza.

DISPOSICIÓN FINAL.- Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el 28 de febrero de 2012.

Sr. Jorge Albán Gómez
Primer Vicepresidente del Concejo Metropolitano

Abg. Patricia Andrade Baroja
Secretaria General del Concejo Metropolitano

ORDENANZA METROPOLITANA No. 0194

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

La infrascrita Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente Ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de 19 de enero y 28 de febrero de dos mil doce.- Quito, 12 MAR 2012

Abg. Patricia Andrade Baroja
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito, 13 MAR 2012

EJECÚTESE:

Dr. Augusto Barrera Guarderas
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente Ordenanza fue sancionada por el Dr. Augusto Barrera Guarderas, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el 13 MAR 2012 .- Distrito Metropolitano de Quito, 14 MAR 2012

Abg. Patricia Andrade Baroja
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

DXAC