

I

## OBSERVACIONES A LA ORDENANZA REFORMATORIA DE LA 247

### I. Segundo debate de los siguientes proyectos de ordenanza:

- i. Ordenanza metropolitana reformativa de la ordenanza No. 247, que establece los medios y sistemas tecnológicos de monitoreo del transporte público, comercial y por cuenta propia del Distrito Metropolitano de Quito. (IC-O-2011-397)

-----

**SEÑOR ALCALDE:** Esta es una ordenanza importante porque permite que los medios tecnológicos que estamos desarrollando básicamente control de paradas, GPS, incluso para cualquier tipo de flota, puedan registrar información que tiene valor legal.

**CONCEJAL B.A.PATRICIO UBIDIA:** En primer debate fue recibido y aprobado, se presentaron las inquietudes de parte de la Procuraduría en la Comisión y tuvo informe favorable para este segundo debate.

**SEÑOR ALCALDE:** Si hay algunas observaciones, por favor que sean planteadas ahora para considerarlas. Entiendo que había algunos aspectos de orden más formal para tener compatibilidad.

**CONCEJAL DR. FABRICIO VILLAMAR:** Estábamos revisando en tanto se trata del segundo debate, dos criterios que me parecen importantes determinarlos, en norma general, hemos acogido como lógica que las características técnicas sean incluidas dentro de la normativa que administrativamente se puede expedir. Me parece importante que tengamos algunos lineamientos sobre los cuales tienen que expedirse estas normas técnicas, me refiere al artículo 1 propuesto en donde se plantea que a fin de mejorar la operación del transporte en el Distrito el organismo competente implementará cuanto medio y sistema tecnológico sea necesario para monitorear la prestación del servicio de transporte público comercial, transporte escolar, institucional, taxis, carga mediana y pesada, mixta y turístico municipal y por cuenta propia básicamente el planteamiento en esto es incluir un segundo artículo en lo referente a los sistemas de homologación, que entendemos por homologación, es la verificación del cumplimiento de ciertas especificaciones o características por una autoridad oficial, cuáles serían estas características de homologación, porque podríamos ser excluyentes en estas, simplemente aporfo con un texto que con su venia dice lo siguiente:

“Los procesos de homologación propenderán a la inclusión de la mayor cantidad de empresas proveedores tanto de personas naturales y/o jurídicas que a través de los

+

**CONCEJAL B.A. PATRICIO UBIDIA:** Se han incorporado en su mayoría, el artículo 1, se pone entre paréntesis, tipo de transporte, eso fue por pedido por los concejales. Se ha dejado la posibilidad abierta porque algún momento llegaremos a una Agencia de Tránsito. El tema que propone el Concejal Villamar, va a existir un reglamento, no sé si cabría ponerle dentro de la ordenanza o dentro del reglamento específico.

**SEÑOR ALCALDE:** Partiendo de la misma idea, tal vez la sugerencia que hace el Concejal Villamar lo que podría hacerse es emitir un instructivo y en base a ese instructivo crear todas las reglas de homologación, porque así mismo si es que incluimos en la ordenanza el problema es que pueden variar de cualquier forma las normas técnicas y tendríamos que cambiar la ordenanza.

**SEÑOR ALCALDE:** Hay tres observaciones que están planteadas: la primera tiene que ver con lo que explícitamente exista un artículo que plantee el procedimiento de homologación y la orientación respecto del más inclusivo de los procedimientos para la incorporación de los medios técnicos que yo creo que es positivo. Ese es el sentido fundamental del planteamiento más que entrar a los detalles reglamentarios, el detalle reglamentario tiene que ser inclusivo, porque muy fácilmente se hace un modelo de homologación en donde solo entra una o dos empresas y eso es terrible, lo que debe pesar son los criterios técnicos y debe haber la mayor inclusión respecto de quienes pueden ser proveedores de esos medios. Segundo, creo que está incorporado el tema de que es un medio de prueba y como medio de prueba está sujeto a su validez y/o impugnación en los procedimientos sancionatorios, en eso creo que estamos de acuerdo. Yo tengo una preocupación de darle nombre propio al organismo técnico competente, incluso por un principio de oportunidad. Nosotros tenemos listo las condiciones para poder monitorear paradas y frecuencias de flotas.

La puesta operativa de una agencia con todas las competencias probablemente nos tome 12 meses. Ustedes nos acompañaron a la presentación formal de la solicitud de competencias plenas al Consejo de Competencias, en relación al tránsito y transporte, esto va a ser puesto en el orden del día de los próximos días, pero la agencia debería asumir esas competencias totales, luego nos toca hacer la creación del organismo la creación presupuestaria y la propia estructuración del organismo que es compleja. Decidiendo pronto eso nos tomará aproximadamente unos 12 meses, mientras tanto el propio Municipio puede ejercer la facultad de control, en este momento el propio Municipio puede determinar que sea la empresa, una secretaría o la propia agencia. Si le ponemos nombre prácticamente invalidaríamos el ejercicio de la autoridad hasta que no tengamos la agencia, una vez que la tengamos estaría de acuerdo si ese es el nombre podemos decir que el organismo técnico es precisamente la agencia a que no quede difuso. Esa es la solución que vería, mantener el concepto de organismo técnico y cuando elaboremos la normativa de la agencia, decir que esa agencia es el organismo competente. Les sugiero que esta sea la forma en que acojamos estas tres observaciones. Es decir, si expresemos que la homologación debe cumplir la norma técnica, pero una política específica de ampliación del número de planteamientos, ofertas, etc., yo tengo la preocupación de que a veces se establece una homologación no pensada en la necesidad del bien público, sino orientada a dirigir a un proveedor

D

privado y la norma debe ser clara. Segundo, que quede claro el tratamiento como medio de prueba, es decir, que puede ser conocido, impugnado en un procedimiento. Tercero, mantener un organismo competente, cuando hagamos la agencia hacemos la correspondiente articulación sobre eso.

**CONCEJAL B.A. PATRICIO UBIDIA:** Completamente de acuerdo, la idea de esa ordenanza es que podamos tener el régimen de sanción administrativa. La actualidad lo que tenemos es solo en caso de ser tomado de forma infraganti el infractor, lo que buscamos con esto es la sanción administrativa que tiene todas sus implicaciones.

**SEÑOR ALCALDE:** Si estamos de acuerdo con estas observaciones que han sido planteadas. Sírvase proceder a votación. Es una ordenanza importante creo que ahora que estamos iniciando clases nos va a ayudar a que los señores conductores respeten las paradas y las frecuencias de salida de cada uno de sus turnos.

<b>NOMBRES</b>	<b>FAVOR</b>	<b>CONTRA</b>	<b>BLANCO</b>
1. <b>SR. JORGE ALBÁN</b>	x		
2. <b>ING. MANUEL BOHÓRQUEZ</b>	x		
3. <b>ECON. ELIZABETH CABEZAS</b>	x		
4. <b>ING. NICOLAY CHÁVEZ</b>	X.Una acotación al respecto, en la parte del transporte de carga, existe el permiso de operación que está emitido por una autoridad nacional, el permiso de operación específicamente para carga lo único que necesita hoy para movilizarse, no estamos yéndonos en contra de este permiso de operación.		
	<b>SEÑOR ALCALDE:</b> No, el transporte que es interprovincial o		

1

	<p>nacional la autoridad administrativa no es cantonal, estamos este momento ejerciendo nuestra facultad, en aquella parte del transporte que regulamos nosotros, que es básicamente el transporte urbano, interparroquial y el de carga liviana, y el sentido de la ordenanza es que estamos incorporando que además de los procedimientos de prueba típicos, parte policial, hoy incorporamos sistemas tecnológicos, como fotografía, chips, como medios de prueba para sanciones administrativas incluso sanciones de otro tipo. No tiene ninguna incompatibilida d.</p>		
5. ING. MARÍA SOL CORRAL	x		
6. LCDO. FREDDY HEREDIA	-		
7. PROF. LUISA MALDONADO	x		

I

8. SR. ALONSO MORENO	x		
9. DR. PABLO PONCE	x		
10. SR. MARCO PONCE	-		
11. LCDO. EDDY SÁNCHEZ	-		
12. ECON. DÉNNECY TRUJILLO	x con las observaciones.		
13. SR. PATRICIO UBIDIA	x		
14. DR. FABRICIO VILLAMAR	x		
15. DR. NORMAN WRAY	-		
16. DR. AUGUSTO BARRERA, ALCALDE.	x		

**SEÑOR ALCALDE:**

**SEÑORES CONCEJALES:** Aprobado.

**RESOLUCIÓN No. 2011-**

EL CONCEJO METROPOLITANO POR MAYORÍA (12), RESOLVIÓ APROBAR EN SEGUNDO DEBATE LA ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATIVA DE LA ORDENANZA NO. 247, QUE ESTABLECE LOS MEDIOS Y SISTEMAS TECNOLÓGICOS DE MONITOREO DEL TRANSPORTE PÚBLICO, COMERCIAL Y POR CUENTA PROPIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO. (IC-O-2011-397)

\*\*\*\*\*

**SEÑOR ALCALDE:** Este es un buen paso hay que hacer enormes esfuerzos de difusión, ojalá que no sea mal interpretado, nos consolide la gestión del tránsito. El siguiente punto.

**HOMOLOGACION.-** Verificación del cumplimiento de ciertas especificaciones o características por una autoridad oficial

**MONITOR:** m. Dispositivo electrónico que facilita datos para poder vigilar el funcionamiento de un sistema o actividad

**CONTROL:** m. Comprobación o inspección de una cosa

**Art.- 2.-** Los procesos de homologación propenderán a la inclusión de la mayor cantidad de empresas y proveedores tanto personas naturales y/o jurídicas que a través de los productos que ofrecen puedan satisfacer los requerimientos planteados como objetivos de la presente normativa, en tal virtud los requisitos técnicos de la homologación serán genéricos y buscaran el cumplimiento de los objetivos planteados por la norma y no requisitos específicos que pudieran excluir a oferentes o proveedores.

**Art 4.-** Para el juzgamiento de Infracciones, sin perjuicio de de las garantías que hacen posible la legítima defensa, constituyen medios de prueba.....

 **CONCEJO  
METROPOLITANO DE QUITO  
SECRETARÍA GENERAL  
RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS**

**No.**.....  
**FECHA:** 5.09.2011.....  
**HORA:** 11:15.....  
**NOMBRE:**.....

No.....

FECHA: 1/09/2011

HORA:.....

NOMBRE: *Patricia Baroja*

*Observaciones recibidas  
por correo electrónico*

Oficio No.:

Fecha:

Señora abogada,

Patricia Andrade Baroja,

**SECRETARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO**

Presente.-

*Ref: Observaciones al proyecto de Ordenanza reformatoria  
de la Ordenanza 247.*

Señora Secretaria:

Con relación al proyecto de Ordenanza Metropolitana reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 247 sancionada el 11 de enero de 2008, tengo a bien remitir las siguientes observaciones:

i. En el texto del artículo innumerado ... (2) se expresa que:

“Los medios y sistemas tecnológicos de monitoreo, previamente homologados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en base a las disposiciones legales vigentes y la normativa generada para el efecto por el organismo competente, deberán ser adquiridos por los propietarios de las unidades de transporte.” [énfasis agregado]

La facultad normativa dentro del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la ejerce el Concejo Metropolitano conforme lo determinan los artículos 8, 57 a) y 87 a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, sin embargo, se colige del contexto del proyecto en comento, que al referirse a la normativa generada para el efecto por el organismo competente, quizá se pretende referir a los parámetros o regulaciones técnicas emitidas por el órgano competente en materia de implementación de medios o sistemas tecnológicos de monitoreo para mejorar el transporte dentro del Distrito Metropolitano, de ahí que se sugiere la aclaración del texto, toda vez que conforme se encuentra estructurado, se esperaría que la normativa generada sea la del Concejo Metropolitano.

*ii.* Con relación al artículo innumerado ... (4), que habla sobre los medios de prueba, se sugiere que la regulación sobre esta materia, se remita a las disposiciones de la Ley de Comercio Electrónico, Firmas Electrónicas y Mensajes de Datos, particularmente lo relacionado con los medios de prueba y su validez jurídica.

*iii.* A través del artículo innumerado ... (5), se pretende regular el conocimiento de infracciones y establecimiento de sanciones en materia de operación del transporte en el Distrito, sin embargo, hay que señalar que la Ordenanza Metropolitana No. 321 sancionada el 18 de octubre de 2010, es el cuerpo normativo que establece y regula las bases del régimen para el ejercicio de las potestades de inspección general, de instrucción, de resolución y *ejecución en los procedimientos administrativos sancionatorios*.

Es necesario indicar además, que en la referida Ordenanza Metropolitana se determina los sujetos de control, y el organismo que ejerce las potestades y competencias en materia de sanciones administrativas, esta es, la Agencia Metropolitana de Control, de ahí que se sugiere eliminar este artículo innumerado.

*iv.* Finalmente, si la intención es incorporar el texto de proyecto a la Ordenanza Metropolitana No. 247, debería guardar armonía con la estructura ya establecida, esto es, se sugiere que la agregación de las disposiciones del texto no sean como un "Título" innumerado, sino bajo la denominación de "Parágrafo".

Atentamente,

Ec. Rubén Flores Ágreda

**ADMINISTRADOR GENERAL**



ORDENANZA MUNICIPAL No. ....

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Visto los informes No. .... de ....., expedidos por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO

- OK
- Que la Constitución de la República del Ecuador (Constitución) en el Art. 264, numeral 6 dispone que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales, entre otras “[p]lanificar, 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 prevista en el artículo 260 de la Constitución en concordancia con el artículo 126 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD);
- Que el COOTAD en el Art. 84 literal q) establece que “[s]on funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano [...] q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio”;
- 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, la Disposición Transitoria Octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), prescribe que “[l]os municipios que actualmente ejercen competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones de la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial y Descentralización”;
- Que, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el numeral 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito, en concordancia con la Disposición General Séptima del COOTAD, ha venido ejerciendo legalmente desde el año 1993 las competencias de planificación, regulación y coordinación de todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual ha tenido competencias exclusivas para expedir las normas que sean necesarias;
- Que, mediante la Ordenanza Metropolitana No. 0247, 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 crea la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte EMSAT, cuyas atribuciones pasaron a ser competencia de la Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas EMMOP-Q, a través de la Ordenanza Metropolitana No. 251, sancionada el 18 de abril de 2008, empresa sustituida por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, mediante Ordenanza Metropolitana No. 309, sancionada el 19 de abril de 2010;

- Que, la Ordenanza Metropolitana No. 0247 en el Art. I.455 (2) literales i), l) y s) dispone que son competencias de la EMSAT (EPMMOP) *i) Construir, modificar, renovar, revocar o suspender los permisos y habilitaciones de operación y la utilización de las vías públicas, a las operadoras de transporte público; [...] l) Formalizar y controlar el Sistema de Transporte Público en coordinación con los organismos y entidades públicas involucradas, teniendo como base los índices operacionales y el plan de gestión de calidad y plan operativo anual, desarrollado por las operadoras; [...] s) Generar datos y estadísticas del Sistema de Transporte Público y privado que permitan monitorear y evaluar permanentemente la correcta ejecución del Plan Maestro de Transporte”;*
- Que, es competencia de los gobiernos autónomos municipales, conforme lo determina el Art. 30.5 literal i) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial *“i) [a]probar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros u otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial (...) e) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales”;*
- Que, conforme lo dispone el Código de Procedimiento Civil, Art. 121, norma supletoria del ordenamiento jurídico vigente, se admitirá también como medio de prueba las fotografías, las cintas cinematográficas, los documentos obtenidos por medios técnicos, electrónicos, informáticos, telemáticos o de nueva tecnología, lo cual concuerda con lo previsto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 84, inciso tercero y Art. 149; y,
- Que, como fin de mejorar la operación del sistema de transporte es necesario aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte de uso común, ya que a través de estos se puede monitorear los horarios de salida y arribo de las unidades, rutas definidas, tiempos de parada, velocidad de operación, números de buses por operadora, ubicación de las unidades, información sobre el operador, velocidad a la que circulan las unidades entre cada estación y parada, la distancia recorrida por el vehículo, exceso en el tiempo real, en suma comportamiento del transporte público y comercial.

En ejercicio de la atribución que le confieren los artículos 57 letra a) y 87 letra a), del COOTAD; y, el Art. 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito:

## EXPIDE

### **LA ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE MEDIOS Y SISTEMAS TECNOLÓGICOS DE MONITOREO DEL TRANSPORTE PÚBLICO, COMERCIAL Y POR CUENTA PROPIA, REFORMATORIA DE LA ORDENANZA No. 247 SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, QUE SUSTITUYÓ LA SECCIÓN IV, CAPÍTULO IX, TÍTULO II DEL LIBRO PRIMERO, DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.**

**Artículo único.-** Incorpórese después del Parágrafo XV *“Control, erradicación y sanción de la prestación no autorizada del servicio de transporte terrestre de personas o carga”* de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008 que reformó la Sección IV del Capítulo IX del Título II del Libro Primero del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, un Parágrafo innumerado al tenor del siguiente texto:

#### **Parágrafo...**

#### **Medios y Sistemas Tecnológicos de Monitoreo de Transporte**

**Art. ... (1).- Medios y Sistemas tecnológicos de monitoreo.-** A fin de mejorar la operación del transporte en el Distrito Metropolitano de Quito el organismo competente del Municipio, implementará cuanto medio y sistema tecnológico sea necesario, para monitorear la prestación del servicio de transporte público, comercial (transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, media y pesada, mixto y turístico) municipal y por cuenta propia.

La prestación del servicio de transporte público, comercial y por cuenta propia se sujetará a las condiciones previstas en los títulos habilitantes, condiciones que podrán ser monitoreadas a través de los medios y sistemas tecnológicos implementados.

**Art. ... (2).- Adquisición de Medios y Sistemas Tecnológicos.-** Los medios y sistemas tecnológicos de monitoreo, previamente homologados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en base a las disposiciones legales vigentes y la normativa generada para el efecto por el organismo competente, deberán ser adquiridos por los propietarios de las unidades de transporte.

**Art. ... (3).- Supervisión de Funcionamiento de Medios y Sistemas Tecnológicos.-** Los medios y sistemas tecnológicos de monitoreo deberán ser supervisados en su funcionamiento por el organismo competente del Municipio.

**Art. ... (4).- Medio de Prueba.-** Para el juzgamiento de infracciones constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los medios y sistemas tecnológicos implementados por el organismo competente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para el control del transporte.

### **Disposiciones Generales**

**Primera.-** Los medios y sistemas tecnológicos ya instalados en las unidades de transporte por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP cumplirán los objetivos previstos en este título, sin que sus propietarios tengan que adquirirlos.

**Segunda.-** En todo título habilitante para la prestación de servicio de transporte terrestre público, comercial y por cuenta propia deberá hacerse constar, por parte del órgano competente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito que lo emita o suscriba, la obligación de los prestadores del servicio de portar el medio o sistema tecnológico de monitoreo que implemente el Municipio de conformidad con lo previsto en el artículo innumerado 1 de esta Ordenanza Metropolitana.

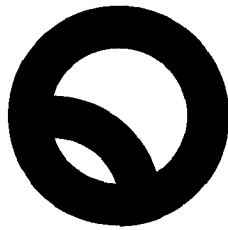
### **Disposición Derogatoria**

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 su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, a



Secretaría  
**General del  
Concejo**

Informe N° IC-O-2011-397

**COMITÉ DE MOVILIDAD  
-EJE TERRITORIAL-**

ORDENANZA	FECHA	SUMILLA
APROBADO:	05.09.2011	F
NEGADO:		
OBSERVACIONES: 5.09.2011 : Se aprueba en segundo debate con observaciones		

Señor Alcalde, para su conocimiento y el del Concejo Metropolitano de Quito, remitimos el siguiente Informe emitido por la Comisión de Movilidad, con las siguientes consideraciones:

**1.- ANTECEDENTES:**

- 1.1. La Procuraduría Metropolitana, mediante oficio No. 542 de 16 de agosto de 2011, emitió criterio técnico favorable al proyecto de Ordenanza Metropolitana reformativa de la Ordenanza No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, que sustituyó la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Segundo del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que establece los Medios y Sistemas Tecnológicos de Monitoreo del Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, sobre el cual formuló varias observaciones.
- 1.2. El Concejo Metropolitano de Quito, en sesión pública ordinaria de 18 de agosto de 2011, conoció y aprobó en primer debate el proyecto de ordenanza antes indicado, acogiendo la totalidad de las observaciones formuladas por la Procuraduría Metropolitana.
- 1.3. En sesión ordinaria realizada el 29 de agosto de 2011, la Comisión de Movilidad, analizó las observaciones formuladas por el Concejo Metropolitano sobre el proyecto de Ordenanza, sistematizando aquellas que consideró pertinentes.

**2.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN:**

La Comisión de Movilidad, en sesión ordinaria realizada el 29 de agosto de 2011, y con fundamento en el artículo 57 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que el Concejo



**Secretaría  
General del  
Concejo**

Metropolitano de Quito conozca en segundo debate el proyecto de Ordenanza Metropolitana reformativa de la Ordenanza No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, que sustituyó la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Segundo del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que establece los Medios y Sistemas Tecnológicos de Monitoreo del Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, cuyo texto se adjunta.

Dictamen que la Comisión pone a consideración del Concejo Metropolitano.

Atentamente,

  
B.A. Patricio Ubidia  
**Presidente de la Comisión de Movilidad**

  
Dr. Moisés Obando  
**Concejal Metropolitano**

Adjunto expediente y proyecto de Ordenanza  
Diego X. Almeida C.

ORDENANZA MUNICIPAL No. ....

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Visto los informes No. .... de ....., expedidos por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO

- Que la Constitución de la República del Ecuador (Constitución) en el Art. 264, numeral 6 dispone que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales, entre otras “[p]lanificar, 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 120 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD);
- Que el COOTAD en el Art. 84 literal q) establece que “[s]on funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano [...] q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio”;
- 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, la Disposición Transitoria Octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), prescribe que “[l]os 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 de la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial y Descentralización”;
- Que, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el numeral 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito, en concordancia con la Disposición General Séptima del COOTAD, ha venido ejerciendo legalmente desde el año 1993 las competencias de planificación, regulación y coordinación de todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual ha tenido competencias exclusivas para expedir las normas que sean necesarias;
- Que, mediante la Ordenanza Metropolitana No. 0247, 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 crea la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte EMSAT, cuyas atribuciones pasaron a ser competencia de la Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas EMMOP-Q, a través de la Ordenanza Metropolitana No. 251, sancionada el 18 de abril de 2008, empresa sustituida por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, mediante Ordenanza Metropolitana No. 309, sancionada el 19 de abril de 2010;

- Que, la Ordenanza Metropolitana No. 0247 en el Art. 1.455 (2) literales i), l) y s) dispone que son competencias de la EMSAT (EPMMOP) *“i) Construir, modificar, renovar, revocar o suspender los permisos y habilitaciones de operación y la utilización de las vías públicas, a las operadoras de transporte público; [...] l) Penalizar y controlar el Sistema de Transporte Público en coordinación con los organismos y entidades públicas involucradas, teniendo como base los índices operacionales y el plan de gestión de ciudad y plan operativo anual, desarrollado por las operadoras; [...] s) Generar datos y estadísticas del Sistema de Transporte Público y privado que permitan monitorear y evaluar permanentemente la correcta ejecución del Plan Maestro de Transporte”;*
- Que, es competencia de los gobiernos autónomos municipales, conforme lo determina el Art. 30.5 literal i) y b) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial *“i) [a]probar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial (...) b) supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales”;*
- Que, conforme lo dispone el Código de Procedimiento Civil, Art. 121, norma supletoria del ordenamiento jurídico vigente, se admitirá también como medio de prueba las fotografías, las cintas cinematográficas, los documentos obtenidos por medios técnicos, electrónicos, informáticos, telemáticos o de nueva tecnología, lo cual concuerda con lo previsto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 84, inciso tercero y Art. 149; y,
- Que, ~~con el fin de~~ mejorar la operación del sistema de transporte es necesario aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte de uso común, ya que a través de estos se puede monitorear los horarios de salida y arribo de las unidades, rutas definidas, tiempos de parada, velocidad de operación, números de buses por operadora, ubicación de las unidades, información sobre el operador, velocidad a la que circulan las unidades entre cada estación y parada, la distancia recorrida por el vehículo, exceso en el tiempo real, en suma comportamiento del transporte público y comercial.



En ejercicio de la atribución que le confieren los artículos 57 letra a) y 87 letra a), del COOTAD; y, el Art. 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito:

## EXPIDE

### LA ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE MEDIOS Y SISTEMAS TECNOLÓGICOS DE MONITOREO DEL TRANSPORTE PÚBLICO, COMERCIAL Y POR CUENTA PROPIA, REFORMATORIA DE LA ORDENANZA No. 247 SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, QUE SUSTITUYÓ LA SECCIÓN IV, CAPÍTULO IX, TÍTULO II DEL LIBRO PRIMERO, DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

**Artículo único.-** Incorpórese después del Parágrafo XV “Control, erradicación y sanción de la prestación no autorizada del servicio de transporte terrestre de personas o carga” de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, que reformó la Sección IV del Capítulo IX del Título II del Libro Primero del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, un Parágrafo innumerado al tenor del siguiente texto:

#### Parágrafo...

#### Medios y Sistemas Tecnológicos de Monitoreo de Transporte

**Art. ... (1).- Medios y Sistemas tecnológicos de monitoreo.-** A fin de mejorar la operación del transporte en el Distrito Metropolitano de Quito el organismo competente del Municipio, implementará cuanto medio y sistema tecnológico sea necesario, para monitorear la prestación del servicio de transporte público, comercial (transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, media y pesada, mixto y turístico) municipal y por cuenta propia.

La prestación del servicio de transporte público, comercial y por cuenta propia se sujetará a las condiciones previstas en los títulos habilitantes, condiciones que podrán ser monitoreadas a través de los medios y sistemas tecnológicos implementados.

**Art. ... (2).- Adquisición de Medios y Sistemas Tecnológicos.-** Los medios y sistemas tecnológicos de monitoreo, previamente homologados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en base a las disposiciones legales vigentes y la normativa generada para el efecto por el organismo competente, deberán ser adquiridos por los propietarios de las unidades de transporte.

**Art. ... (3).- Supervisión de Funcionamiento de Medios y Sistemas Tecnológicos.-** Los medios y sistemas tecnológicos de monitoreo deberán ser supervisados en su funcionamiento por el organismo competente del Municipio.

**Art. ... (4).- Medio de Prueba.-** Para el juzgamiento de infracciones constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los medios y sistemas tecnológicos implementados por el organismo competente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para el control del transporte.

### **Disposiciones Generales**

**Primera.-** Los medios y sistemas tecnológicos ya instalados en las unidades de transporte por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP cumplirán los objetivos previstos en este título, sin que sus propietarios tengan que adquirirlos.

**Segunda.-** En todo título habilitante para la prestación del servicio de transporte terrestre público, comercial y por cuenta propia deberá hacerse constar, por parte del órgano competente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito que lo emita o suscriba, la obligación de los prestadores del servicio de proporcionar el medio o sistema tecnológico de monitoreo que implemente el Municipio de conformidad con lo previsto en el artículo innumerado 1 de esta Ordenanza Metropolitana.

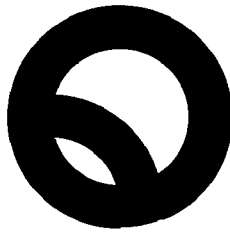
### **Disposición Derogatoria**

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 su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, a



**Procuraduría  
Metropolitana**

Quito, 16 de agosto de 2011

Oficio No. 000542

Abogada  
Patricia Andrade Baroja  
**SECRETARIA GENERAL DEL  
CONCEJO METROPOLITANO**  
Presente.-

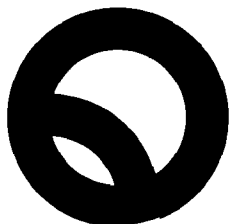
Ref.: Oficio No. SG 3450 de 16 de agosto de 2011

De mi consideración:

En referencia al Oficio No. 3450 de 16 de agosto de 2011, atinente al “*Proyecto de ordenanza metropolitana reformativa de la ordenanza No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, que sustituyó la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Segundo del Código Municipal, que establece medios y sistemas tecnológicos de monitoreo del transporte público, comercial y por cuenta propia*”, Procuraduría Metropolitana emite **informe legal favorable**, con las observaciones siguientes sugeridas por esta Dependencia:

1. Se recomienda que, en el considerando atinente al Código de Procedimiento Civil, después de la referencia al artículo 121, se inserte la siguiente frase: “norma supletoria del ordenamiento jurídico vigente”.
2. Debería modificarse el título de la Ordenanza por el siguiente: “Ordenanza Metropolitana que establece medios y sistemas tecnológicos de monitoreo del transporte público, comercial y por cuenta propia, reformativa de la Ordenanza No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, que sustituyó la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Primero del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito”.
3. Se sugiere la modificación del artículo único del proyecto de ordenanza metropolitana por el siguiente:

**Artículo Único.-** Agréguese después del Parágrafo XV “*Control, erradicación y sanción de la prestación no autorizada del servicio público de transporte terrestre de personas o carga*” de la Ordenanza No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, que reformó la Sección IV del



Secretaría  
**General del  
Concejo**

Informe N° IC-O-2011-368

**COMISIÓN DE MOVILIDAD  
-EJE SOCIAL-**

ORDENANZA	FECHA	SUMILLA
<b>APROBADO:</b>	18.08.2011	F
<b>NEGADO:</b>		
<b>OBSERVACIONES:</b>		

Señor Alcalde, para su conocimiento y el del Concejo Metropolitano de Quito, remitimos el siguiente Informe emitido por la Comisión de Movilidad, con las siguientes consideraciones:

**1.- ANTECEDENTES:**

En sesión extraordinaria realizada el 16 de agosto de 2011, la Comisión de Movilidad analizó el proyecto de Ordenanza Metropolitana reformativa de la Ordenanza No. 247 sancionada el 11 de enero de 2008, que sustituyó la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Segundo del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que establece los Medios y Sistemas Tecnológicos de Monitoreo del Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia.

**2.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN:**

La Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria realizada el 16 de agosto de 2011, y con fundamento en el artículo 57 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que el Concejo Metropolitano de Quito conozca en primer debate, previo informe legal de la Procuraduría Metropolitana, el proyecto de Ordenanza Metropolitana reformativa de la Ordenanza No. 247 sancionada el 11 de enero de 2008, que sustituyó la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Segundo del Código Municipal para el Distrito



**Secretaría  
General del  
Concejo**

Metropolitano de Quito, que establece los Medios y Sistemas Tecnológicos de Monitoreo del Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, cuyo texto se adjunta.

El Concejo Metropolitano debatirá y resolverá sobre la inclusión o no del término "municipal" en el artículo 1 del proyecto de ordenanza.

Dictamen que la Comisión pone a consideración del Concejo Metropolitano.

Atentamente,

**B.A. Patricio Ubidia  
Presidente de la Comisión de Movilidad**

**Ing. María Sol Corral  
Concejala Metropolitana**

**Lic. Eddy Sanchez  
Concejal Metropolitano**

Adjunto expediente y proyecto de Ordenanza  
Diego X. Almeida C.



## MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

BA. *Patricio Ubidia B.*  
CONCEJAL

Quito, 16 de agosto de 2011  
Oficio N° 144 – UBP.

Abogada  
**Patricia Andrade Baroja**  
Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito  
Presente

De mi consideración:

Atendiendo la resolución de la Comisión de Movilidad, reunida en sesión extraordinaria el día de hoy, 16 de agosto de 2011, remito a usted el Proyecto de Ordenanza que regula los sistemas electrónicos de control y fiscalización en el transporte público y comercial del Distrito Metropolitano de Quito, con el propósito de que sea entregada a los concejales y concejalas, para su análisis, en virtud de que por la importancia del tema, se solicitará su tratamiento en primer debate en la sesión del Concejo Metropolitano prevista para este jueves, 18 de agosto de 2011.

Con sentimiento de consideración y estima.

Atentamente

**B.A. Patricio Ubidia**  
Presidente de la Comisión de Movilidad



Secretaría  
**General del  
Concejo**

**SG 3451**

**16 AGO 2011**

**Señores y señoras  
Concejales y concejales metropolitanos  
Presente**

De mi consideración:

En atención al oficio No. 144-UBP, de 16 de agosto de 2011, suscrito por el concejal B.A. Patricio Ubidia, Presidente de la Comisión de Movilidad, remito para su consideración y análisis el proyecto de ordenanza que regula los sistemas electrónicos de control y fiscalización en el transporte público, comercial y por cuenta propia, del Distrito Metropolitano de Quito, aprobada en el seno de la Comisión de Movilidad el día de hoy, cuyo tratamiento en primer debate será solicitado en la sesión del Concejo Metropolitano prevista para este jueves, 18 de agosto de 2011.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

**Abg. Patricia Andrade Baroja  
Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito**

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en ejercicio de su competencia exclusiva de planificación, regulación y control de transporte considera necesario beneficiarse de los avances y facilidades tecnológicas a las que hoy se pueden acceder con el fin de mejorar y controlar la prestación del servicio de transporte público, comercial y por cuenta propia, a través de cuanto medio y sistema tecnológico se pueda implementar, de gran utilidad para vigilar los horarios de salida y arribo de las unidades, rutas definidas, tiempos de parada, velocidad de operación, números de buses por operadora, ubicación de las unidades, información sobre el operador, velocidad a la que circulan las unidades entre cada estación y parada, la distancia recorrida por el vehículo, exceso en el tiempo real, en suma comportamiento del transporte.

En la avenida Mariana de Jesús y Valderrama, junto a la Gerencia de Espacio Público de la Empresa Pública de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP) se crearon las instalaciones del centro de gestión de control de flotas.

El sistema de gestión de flotas previsto es una herramienta tecnológica, que por primera vez en el país, permite a la municipalidad y a los operadores mejorar la operación del sistema de transporte. El sistema actualmente instalado utiliza la red de telefonía celular para conectarse a los dispositivos GPS (sistema de posicionamiento global) colocados en las unidades de transporte público. Estos dispositivos emiten información sobre: i) **ruta:** camino físico por donde recorre la línea de bus (calles, avenidas, caminos); ii) **flota:** número de buses con los que tiene que operar la cooperativa o compañía de transporte; iii) **inicio y fin de operación:** hora que empieza el servicio de transporte en la mañana y la hora que termina el servicio de transporte en la noche; iv) **frecuencia:** número de buses por hora que opera en la ruta; y, v) **intervalo:** tiempo transcurrido entre unidades. Tanto la frecuencia y el intervalo, varían dependiendo de la “hora pico” (hora de mayor demanda) del transporte público y de la “hora valle” (hora de menor demanda del transporte público).



ORDENANZA MUNICIPAL No. ....

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Visto los informes No. .... de ....., expedidos por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO

- Que la Constitución de la República del Ecuador (Constitución) en el Art. 264, numeral 6 dispone que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales, entre otras “[p]lanificar, 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 el COOTAD en el Art. 84 literal q) establece que “[s]e atribuyen al gobierno del distrito autónomo metropolitano [...] Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio”;
- 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, la Disposición Transitoria Octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), prescribe que “[l]os municipios que actualmente ejercen competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones de la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial y Descentralización”;
- Que, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el numeral 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito, en concordancia con la Disposición General Séptima del COOTAD, ha venido ejerciendo legalmente desde el año 1993 las competencias de planificación, regulación y coordinación de todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual ha tenido competencias exclusivas para expedir las normas que sean necesarias;
- Que, mediante la Ordenanza Metropolitana No. 0247, 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 crea la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte EMSAT, cuyas atribuciones pasaron a ser competencia de la Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas EMMOP-Q, a través de la Ordenanza Metropolitana No. 251, sancionada el 18 de abril de 2008, empresa sustituida por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, mediante Ordenanza Metropolitana No. 309, sancionada el 19 de abril de 2010;

Que, la Ordenanza Metropolitana No. 0247 en el Art. 1.455 (2), literales i), l) y s) dispone que son competencias de la EMSAT (EPMMOP) *i) Emitir, modificar, renovar, revocar o suspender los permisos y habilitaciones de operación y la utilización de las vías públicas, a las operadoras de transporte público; [...] l) Fiscalizar y controlar el Sistema de Transporte Público en coordinación con los organismos y unidades públicas involucradas, teniendo como base los índices operacionales y el plan de gestión de calidad y plan operativo anual, desarrollado por las operadoras; [...] s) Generar datos y estadísticas del Sistema de Transporte Público y privado que permitan monitorear y controlar permanentemente la correcta ejecución del Plan Maestro de Transporte”;*

Que, es competencia de los gobiernos autónomos municipales, conforme lo determina el Art. 30.5 literal i) y k) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial *“i) [a]probación y homologación de medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial [...] k) supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las unidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales”;*

Que, conforme lo dispone el Código de Procedimiento Civil, Art. 121, se admitirá también como medio de prueba las fotografías, las cintas cinematográficas, los documentos obtenidos por medios técnicos, electrónicos, informáticos, telemáticos o de nueva tecnología, lo cual concuerda con lo previsto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 84, inciso tercero y Art. 149; y,

Que, con el fin de mejorar la operación del sistema de transporte es necesario aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte de uso común, ya que a través de estos se puede monitorear los horarios de salida y arribo de las unidades, rutas definidas, tiempos de parada, velocidad de operación, números de buses por operadora, ubicación de las unidades, información sobre el operador, velocidad a la que circulan las unidades entre cada estación y parada, la distancia recorrida por el vehículo, exceso en el tiempo real, en suma comportamiento del transporte público y comercial.

En ejercicio de la atribución que le confieren los artículos 57 letra a) y 87 letra a), del COOTAD; y, el Art. 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito:

## EXPIDE

### **LA ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DE LA ORDENANZA No. 247 SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, QUE SUSTITUYÓ LA SECCIÓN IV, CAPÍTULO IX, TÍTULO II DEL LIBRO SEGUNDO, DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, QUE ESTABLECE MEDIOS Y SISTEMAS TECNOLÓGICOS DE MONITOREO DEL TRANSPORTE PÚBLICO, COMERCIAL Y POR CUENTA PROPIA**

**Artículo único.-** Incorpórese después del Parágrafo XV, de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, un título innumerado con el siguiente texto:

#### **Título Medios y Sistemas Tecnológicos de Monitoreo de Transporte**

**Art. ... (1).- Medios y Sistemas tecnológicos de monitoreo.-** A fin de mejorar la operación del transporte en el Distrito Metropolitano de Quito el organismo competente del Municipio, implementará cualquier medio y sistema tecnológico sea necesario, para monitorear la prestación del servicio de transporte público, comercial (transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, media y pesada, mixto y turístico) municipal y por cuenta propia.

La prestación del servicio de transporte público y comercial se sujetará a las condiciones previstas en los títulos habilitantes, condiciones que podrán ser monitoreadas a través de los medios y sistemas tecnológicos implementados.

**Art. ... (2).- Adquisición de Medios y Sistemas Tecnológicos.-** Los medios y sistemas tecnológicos de monitoreo, previamente homologados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en base a las disposiciones legales vigentes y la normativa generada para el efecto por el organismo competente, deberán ser adquiridos por los propietarios de las unidades de transporte.

**Art. ... (3).- Supervisión de Funcionamiento de Medios y Sistemas Tecnológicos.-** Los medios y sistemas tecnológicos de monitoreo deberán ser supervisados en su funcionamiento por el organismo competente del Municipio.

**Art. ... (4).- Medio de Prueba.-** Para el juzgamiento de infracciones constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los medios y sistemas

tecnológicos implementados por el organismo competente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para el control del transporte.

### **Disposiciones Generales**

**Primera.-** Los medios y sistemas tecnológicos ya instalados en las unidades de transporte por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP cumplirán los objetivos previstos en este título, sin que sus propietarios tengan que adquirirlos.

**Segunda.-** El organismo competente del Municipio, en el título habilitado que emita, deberá incluir la obligación de portar, en las unidades de transporte, el medio o sistema tecnológico que se implemente para monitorear la prestación del servicio.

### **Disposición Derogatoria**

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

### **Disposición Final**

Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, a



CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO  
*Dénnecey Trujillo Verdesoto*  
CONCEJALA  
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio 0485 -2011-DT-MDMQ.

Quito, **DESPACHADO 28 JUL 2011** .- *Año del Bicentenario*

Ingeniero  
Patricio Ubidia  
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**  
Presente.-



De mi consideración:

En conocimiento que usted Señor Presidente de la Comisión de Movilidad ha convocado para este día 28 de julio de 2011, a la Sesión Ordinaria de la comisión, en lo referente al punto 2 de su convocatoria, que se refiere al Conocimiento y Presentación de las Observaciones al Proyecto de Ordenanza que regula los Sistemas Electrónicos de Control y Fiscalización en el Transporte Público y Comercial del Distrito Metropolitano de Quito, pongo en su conocimiento y por su intermedio a las Señoras y Señores Concejales de la Comisión el adjunto documento que contiene las observaciones al mencionado proyecto de ordenanza.

Particular que comunico, para los fines consiguientes.

Atentamente,

Dénnecey Trujillo Verdesoto  
**CONCEJALA METROPOLITANA**  
**DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

A.B.    
2011-07-28

**DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**  
**BA. Patricio Ubidia B.**  
**CONCEJAL**  
Fecha: 28 - JULIO - 2011  
Hora: 15:12  
Nombre: M. Salazar

Cc: SECRETARÍA DE COMISIONES

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito encargó a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP la concesión, modificación, renovación, revocación o suspensión de los permisos y habilitaciones de operación a las operadoras prestadoras del servicio de transporte público y comercial; así como la fiscalización y control de la prestación del mencionado servicio, teniendo como base los índices operacionales, el plan de gestión de calidad y plan operativo anual (Art.- 1.455 (1) literales i) y l) de la Ordenanza Metropolitana No. 247).

En atención a ello la EPMMOP -beneficiándose de los avances y facilidades tecnológicas a las que hoy se pueden acceder- con el fin de controlar la prestación del servicio de transporte público y comercial ha instalado 1936 GPS en unidades de transporte público urbano y 1063 TAG's en los vehículos de transporte de carga liviana. Dispositivos electrónicos que son de gran utilidad para controlar la prestación del servicio, puesto que a través de los GPS se puede vigilar los horarios de salida y arribo de las unidades, rutas definidas, tiempos de parada, velocidad de operación, números de buses por operadora, ubicación de las unidades, información sobre el operador, velocidad a la que circulan las unidades entre cada estación y parada, la distancia recorrida por el vehículo, exceso en el tiempo real, en suma comportamiento del transporte público y comercial; y, a través de los TAG's es posible determinar la localización del vehículo y el tiempo de permanencia en la zona urbana de la ciudad de Quito.

Por ende, los GPS, TAG's y cualquier otro mecanismo tecnológico en línea son importantes para a través del monitoreo a efectuarse desde el Centro de Gestión de Flotas que se construyó en el Parque de la Mujer ubicado en la Av. Mariana de Jesús y Valderrama, lograr un inmediato y eficiente control de la prestación del servicio público y comercial.

Por lo manifestado, la utilización de mecanismos tecnológicos en línea de fiscalización electrónica deben incorporarse en la Ordenanza Metropolitana No. 247, como mecanismo control de la prestación del servicio de transporte público y comercial.

**ORDENANZA MUNICIPAL No. ....**

**EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

Visto los informes No. .... de ....., expedidos por la Comisión de Movilidad.

### CONSIDERANDO

Que la Constitución de la República del Ecuador (Constitución) en el Art. 264, numeral 6 dispone que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales, entre otras "[p]lanificar, 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 el COOTAD en el Art. 84 literal q) establece que “[s]on funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano [...] q) Planificar regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio”;
- 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, la Disposición Transitoria Octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), prescribe que “[l]os 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 de la presente Ley”;
- Que, la .... Numeral 8 del artículo 15 sustitutivo del art. 29 de la Ley Reformatoria a la Ley Organica de transporte Terrestre.
- Que, la ....literal i) del art. 30.5 de la sección dos de la Ley Reformatoria a la Ley de transito Trasporte Terrestre y Seguridad Vial...
- Que, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el numeral 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito, en concordancia con la Disposición General Séptima del COOTAD, ha venido ejerciendo legalmente desde el año 1993 las competencias de planificación, regulación y coordinación de todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual ha tenido competencias exclusivas para expedir las normas que sean necesarias;
- Que, mediante la Ordenanza Metropolitana No. 0247, 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 crea la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte EMSAT, cuyas atribuciones pasaron a ser competencia de la Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas EMMOP-Q, a través de la Ordenanza Metropolitana No. 251, sancionada el 18 de abril de 2008, empresa sustituida por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, mediante Ordenanza Metropolitana No. 309, sancionada el 19 de abril de 2010;
- Que, la Ordenanza Metropolitana No. 0247 en el Art. 1.455 (2), literales i), l) y s) dispone que son competencias de la EMSAT (EPMMOP): “i) Conferir, modificar, renovar, revocar o suspender los permisos y habilitaciones de operación y la utilización de las vías públicas, a las operadoras de transporte público; [...] l) Fiscalizar y controlar el Sistema de Transporte Público en coordinación con los organismos y entidades públicas involucradas, teniendo como base los índices operacionales y el plan de gestión de calidad y plan operativo anual, desarrollado por las operadoras; [...] s) Generar datos y estadísticas del Sistema de Transporte Público y privado que permitan monitorear y evaluar permanentemente la correcta ejecución del Plan Maestro de Transporte”;

Que, con el fin de monitorear la prestación del servicio público y comercial es necesario instalar en los vehículos que prestan este servicio, dispositivos electrónicos de uso común en el sector a nivel internacional ya que a través de estos se puede monitorear los horarios de salida y arribo de las unidades, rutas definidas, tiempos de parada, velocidad de operación, números de buses por operadora, ubicación de las unidades, información sobre el operador, velocidad a la que circulan las unidades entre cada estación y parada, la distancia recorrida por el vehículo, exceso en el tiempo real, en suma comportamiento del transporte público y comercial.

En ejercicio de la atribución que le confieren los artículos 57 letra a) y 87 letra a), del COOTAD; y, el Art. 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito:

#### EXPIDE

### LA ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DE LA ORDENANZA No. 247 SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, QUE SUSTITUYÓ LA SECCIÓN IV, CAPÍTULO IX, TÍTULO II DEL LIBRO SEGUNDO, DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, QUE ESTABLECE LOS SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE MONITOREO DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL

**Artículo único.-** Incorpórese después del Parágrafo XV, de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, un título innumerado con el siguiente texto:

#### "Título...

#### **Sistemas Electrónicos de Monitoreo de flotas de transporte público y comercial**

**Art. ... (1).- Sistemas electrónicos de monitoreo.-** El organismo competente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, implementará cuanto sistema tecnológico en línea sea necesario, para monitorear la prestación del servicio transporte público, comercial y por cuenta propia por parte de las Operadoras legalmente autorizadas en el Distrito Metropolitano en base a los índices operacionales, plan de gestión de calidad, plan operativo anual y demás estipulaciones contractuales.

**Art. ... ( ).- Homologación de dispositivos electrónicos.-** El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con la Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial, homologará los dispositivos tecnológicos para el cumplimiento de la operación y prestación del servicio de transporte público, comercial y por cuenta propia, que permitan el monitoreo a la prestación del servicio que entregan las operadoras en el DMQ., cuyos índices operacionales deberán ser aprobados por la autoridad competente.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, mediante invitación pública, convocará a los proveedores interesados en calificarse para la comercialización de estos dispositivos tecnológicos.

**Art. ... (2).- Adquisición de dispositivos electrónicos.-** Los dispositivos electrónicos de monitoreo, debidamente homologados, deberán ser adquiridos por los propietarios de las unidades de transporte, a los proveedores previamente calificados.

**Art. ... (3).- Colocación de dispositivos electrónicos.-** Los dispositivos electrónicos de monitoreo deberán ser colocados por los proveedores calificados en cumplimiento de las normas



establecidas por el organismo de control competente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, el mismo que de manera periódica verificará su adecuado funcionamiento.

**Art. ... (4).- Centro de Gestión de Flotas.-** El monitoreo a través de los sistemas tecnológicos en línea que se implementen serán gestionados desde el Centro de Gestión de Flotas a cargo del organismo competente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, el cual solicitará la información en línea a las operadoras autorizadas en base a los formatos previamente definidos por el órgano competente de control municipal.

**Art. ... (4).- Procedimiento.-** Si como producto del monitoreo a través de los sistemas tecnológicos en línea se determinare que las Operadoras de prestación de servicio transporte público y comercial incumplen con los índices de operación previamente establecidos, el órgano de control del Municipio notificará inmediatamente a la Operadora de Transporte, concediéndole el término de 2 días para que cancele la multa establecida en el Art. 1.473 de la Ordenanza Metropolitana 247. En caso de que la Operadora no se allanare se seguirá el procedimiento previsto en el Parágrafo XIX de la citada Ordenanza.

**Nota:** En la mesa de trabajo de la Comisión de Movilidad llevada a cabo el 21 de julio de 2011 surgió la propuesta de reformar la sanción a la infracción administrativa de incumplimiento de índices operacionales y al procedimiento sancionatorio, discusión que continuará, en la comisión de movilidad convocada para el 28 de julio de 2011.

#### **Disposición Derogatoria**

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 su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, a



CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO  
*Lic. Eddy Sánchez C.*  
CONCEJAL  
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Quito a, 25 de Julio del 2011  
Oficio N°. 110313-ES-DMQ

**SEÑOR MBA  
PATRICIO UBIDIA  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD  
Presente.-**

De mis consideraciones:

Adjunto al presente, me permito remitir a usted, SEÑOR PRESIDENTE, las observaciones presentadas por este despacho con respecto al "Proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformativa de la Ordenanza No. 247, sancionada el 11 de Enero de 2008, que sustituyó la sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Segundo, del Código Municipal, para el Distrito Metropolitano de Quito, que establece los Sistemas Electrónicos de Monitoreo del Transporte Público Comercial".

Particular que informo para su conocimiento y trámite correspondiente.

De usted muy atentamente,

  
Lcdo. Eddy Sánchez C.  
CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

tes/eb

DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO  
**BA. Patricio Ubidia B.**  
CONCEJAL

Fecha: 25-JUL-2011

Hora: 17:05

Nombre: M. Salazar

**OBSERVACIONES AL PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DE LA ORDENANZA No. 247**  
**SOBRE SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE MONITOREO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL**

<b>DICE</b>	<b>DEBE DECIR</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Ordenanza Municipal	Ordenanza Metropolitana	Cumplir con la disposición metropolitana
En el primer considerando Que En el segundo considerando Que En el tercer considerando Que	Que, Que, Que,	Organizar la estructura del documento
En el segundo considerando Que, el COOTAD en el artículo 84 literal q), establece que son funciones del gobierno del Distrito Autónomo Metropolitano.....	Que, el COOTAD en el artículo 84 literal q), entre otras funciones del gobierno del Distrito Autónomo Metropolitano, establece " Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio	Organizar la redacción
En el sexto considerando Que, mediante la Ordenanza Metropolitana No. 247..... a través de la Ordenanza Metropolitana No. 251	Que, mediante la Ordenanza Metropolitana No. 247..... a través de la Ordenanza Metropolitana No. 251	Separar palabras
En el séptimo considerando Que,.....s) Generar datos y estadísticas del Sistema de Transporte Público y privado	Que,.....s) Generar datos y estadísticas del Sistema de Transporte Público y Privado	Poner primera letra mayúscula
En el octavo considerando Que,.....en suma comportamiento de transporte público y comercial.	Que,.....en suma comportamiento de transporte público y comercial; y,	Es en este considerando que se incluye el "; y," y no en el séptimo considerando
Art... (1) Sistemas electrónicos de monitoreo.....en base a índices operacionales previamente establecidos.		Se tiene que determinar cuales son esos índices operacionales
Art... (2) Colocación de dispositivos electrónicos..... deberán ser colocados,		Se tiene que establecer cuales son los parámetros y los rangos de los dispositivos electrónicos de

<p>a costa del beneficiario, exclusivamente, por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas,.....</p>		<p>monitoreo para que las empresas públicas o privadas que cuenten con esta tecnología puedan participar en la provisión de estos dispositivos. Por tanto no debe ser de exclusividad absoluta de la EPMOPQ, además porque esta empresa será la encargada de verificar su adecuado funcionamiento.</p>
<p>Art.... (4) Procedimiento.- Si como producto del monitoreo a través de los sistemas tecnológicos en línea se determinare que las Operadoras de prestación de servicio transporte público y comercial incumplen con los índices de operación previamente establecidos, el órgano de control y fiscalización del Municipio notificará inmediatamente.....</p>		<p>Se tiene que precisar cual es el órgano de control y fiscalización del Municipio, por lo que se tiene que crear en forma inmediata la Agencia Metropolitana de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.</p>

**COMENTARIOS GENERALES:**

1. En cuanto a la tecnología se tiene que considerar aspectos tanto para el hardware como para el software, por lo que es necesario analizar lo siguiente:
  - El Municipio en la actualidad, ya implementó equipos GPS de una sola marca que en su totalidad no se encuentran en funcionamiento.
  - Esta plataforma debe conectarse con otros dispositivos de transporte público o transporte comercial.
  - Los GPS deben conectarse con equipos sensores de pasajeros, tornos satelitales, sensores de puerta, indicadores de velocidad, lectores de tarjetas y medios de pago.
  - En el transporte comercial deben conectarse con equipos de taxímetros, facturadores, call center y otros.
  - Si de ser el caso, los equipos no cumplen con estas normas técnicas y no tienen los protocolos para los demás dispositivos, no cumplirían con el objetivo para mejorar el transporte público, sino solamente para ver en pantalla la localización del vehículo.

2. En lo referente a que los dispositivos electrónicos de monitoreo, deberán ser colocados exclusivamente por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, se debe considerar lo siguiente:

- Que el Municipio a través de la Empresa Pública, se estaría atribuyendo competencias que no tiene por ley.
- Que la Ley Orgánica de Transporte Público establece como facultades exclusivas: regular, planificar y controlar el transporte terrestre.
- No se tiene por ley la facultad de comercializar bienes o productos relacionados con el transporte.
- Al ser el proveedor obligatorio y único del GPS, se crea un monopolio, lo que prohíbe la Constitución de la República.
- Esta obligación de ser proveedor único, vulnera al derecho del consumidor que podría optar por la mejor oferta a su criterio.
- No existe fundamento legal ni constitucional para interpretar la ley, en el sentido de que una forma de controlar el transporte, es vender o proveer de los GPS.
- Sí se puede como elemento de control, obligar al uso del GPS, pero que sea elegido en forma libre y voluntaria, garantizando una transparencia en los procesos de adquisición por los dueños del transporte.
- El artículo 130 del COOTAD, cuando se refiere al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, dispone que: “A los gobiernos autónomos descentralizados municipales, les corresponde de forma exclusiva, planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal”.
- En definitiva, la empresa debería establecer o fijar la norma técnica del producto, con la finalidad que cualquier equipo que esté dentro de esa clasificación sea instalado en esa unidad de transporte, por cualquier persona natural o jurídica sea nacional o extranjera.

Es/heraltes/eb

25/07/2011



CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

*Lic. Eddy Sánchez C.*

CONCEJAL

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Quito a, 26 de Julio del 2011  
Oficio N°. 110317-ES-DMQ

**SEÑOR MBA  
PATRICIO UBIDIA  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD  
Presente.-**

De mis consideraciones:

En alcance al oficio No. 110313-ES-DMQ, de fecha 25 de Julio del presente año, me permito comunicar a usted, SEÑOR PRESIDENTE, la propuesta de modificación al artículo (2) del "Proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria de la Ordenanza No. 247, sancionada el 11 de Enero de 2008, que sustituyó la sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Segundo, del Código Municipal, para el Distrito Metropolitano de Quito, que establece los Sistemas Electrónicos de Monitoreo del Transporte Público Comercial", de conformidad al siguiente texto:

**"Art.... (2).- Colocación de dispositivos electrónicos.-** Los dispositivos electrónicos de monitoreo deberán ser colocados, de conformidad con las bases y/o especificaciones técnicas que establecerá la autoridad competente y que podrán ser provistos por personas naturales y jurídicas, sean nacionales o extranjeras, debiendo los usuarios seleccionar éstos dispositivos para su implementación de acuerdo a la necesidad operacional, a costa del beneficiario, debiendo la autoridad competente verificar en forma periódica su normal funcionamiento".

Del mismo modo, en el Proyecto de Ordenanza se debe reemplazar la denominación Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas por autoridad competente.

Particular que informo para su conocimiento y trámite correspondiente.

De usted muy atentamente,

  
Lcdo. Eddy Sánchez C.  
CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Hesntes/eb  


DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO  
**BA. Patricio Ubidia B**  
CONCEJAL  
Fecha: 26-JUL-2011  
Hora: 9:42  
Nombre: dl. Salazar



Movilidad F

CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO  
**Dénecy Trujillo Verdesoto**  
CONCEJALA  
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio **0482** -2011-DT-MDMQ.

Quito, **DESPACHADO 27 JUL 2011** .- Año del Bicentenario

Abogada  
Patricia Andrade Baroja  
**SECRETARIA GENERAL**  
**CONCEJO METROPOLITANO**  
Presente.-


De mi consideración:


Visto que, el día jueves 21 de julio de 2011, en la Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad, ya se presentaron observaciones al Proyecto de Ordenanza que regula los Sistemas Electrónicos de Control y Fiscalización en el Transporte Público y Comercial del Distrito Metropolitano de Quito, solicito a usted sírvase remitir a este despacho el último borrador del mencionado proyecto de ordenanza, con las observaciones realizadas al mismo.

Particular que comunico, para los fines consiguientes.

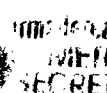
Atentamente,

  
Dénecy Trujillo Verdesoto  
**CONCEJALA METROPOLITANA**  
**DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

A.B.   
2011-07-26

 **Dénecy Trujillo Verdesoto**  
**CONCEJALA**  
**MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

ipci  
Fecha: **27-07-2011**  
Hora: **15:48**

 **MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**  
**SECRETARIA GENERAL**  
**RECEPCION DE DOCUMENTO**

Fecha: **27 JUL 2011**  
Hora: **8:32**

I

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito encargó a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMOP la concesión, modificación, renovación, revocación o suspensión de los permisos y habilitaciones de operación a las operadoras prestadoras del servicio de transporte público y comercial; así como la fiscalización y control de la prestación del mencionado servicio, teniendo como base los índices operacionales, el plan de gestión de calidad y plan operativo anual (Art.- 1.455 (1) literales i) y l) de la Ordenanza Metropolitana No. 247).

En atención a ello la EPMOP -beneficiándose de los avances y facilidades tecnológicas a las que hoy se pueden acceder- con el fin de controlar la prestación del servicio de transporte público y comercial ha instalado 1936 GPS en unidades de transporte público urbano y 1063 TAG's en los vehículos de transporte de carga liviana. Dispositivos electrónicos que son de gran utilidad para controlar la prestación del servicio, puesto que a través de los GPS se puede vigilar los horarios de salida y arribo de las unidades, rutas definidas, tiempos de parada, velocidad de operación, números de buses por operadora, ubicación de las unidades, información sobre el operador, velocidad a la que circulan las unidades entre cada estación y parada, la distancia recorrida por el vehículo, exceso en el tiempo real, en suma comportamiento del transporte público y comercial; y, a través de los TAG's es posible determinar la localización del vehículo y el tiempo de permanencia en la zona urbana de la ciudad de Quito.

Por ende, los GPS, TAG's y cualquier otro mecanismo tecnológico en línea son importantes para a través del monitoreo a efectuarse desde el Centro de Gestión de Flotas que se construyó en el Parque de la Mujer ubicado en la Av. Mariana de Jesús y Valderrama, lograr un inmediato y eficiente control de la prestación del servicio público y comercial.

Por lo manifestado, la utilización de mecanismos tecnológicos en línea de fiscalización electrónica deben incorporarse en la Ordenanza Metropolitana No. 247, como mecanismo control de la prestación del servicio de transporte público y comercial.

### ORDENANZA MUNICIPAL No. ....

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Visto los informes No. .... de ....., expedidos por la Comisión de Movilidad.

### CONSIDERANDO

Que la Constitución de la República del Ecuador (Constitución) en el Art. 264, numeral 6 dispone que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales, entre otras "[p]lanificar, 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);

*Ina. María Sol Corral*

1

SEGUNDA VICEPRESIDENCIA

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Nombre: EDITA UACA  
Fecha: 27-07-2011  
Hora: 15:24 Telf: .....



**Lcdo. Eddy Sánchez C.**

CONCEJAL

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

NOMBRE: Eddy Sánchez

FECHA: 27/07/2011

HORA: 15:22 TELEFONO: 2584797



- Que el COOTAD en el Art. 84 literal q) establece que “[s]on funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano [...] q) Planificar regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio”;
- 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, la Disposición Transitoria Octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), prescribe que “[l]os 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 de la presente Ley”;
- Que, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el numeral 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito, en concordancia con la Disposición General Séptima del COOTAD, ha venido ejerciendo legalmente desde el año 1993 las competencias de planificación, regulación y coordinación de todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual ha tenido competencias exclusivas para expedir las normas que sean necesarias;
- Que, mediante la Ordenanza Metropolitana No. 0247, 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 crea la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte EMSAT, cuyas atribuciones pasaron a ser competencia de la Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas EMMOP-Q, a través de la Ordenanza Metropolitana No. 251, sancionada el 18 de abril de 2008, empresa sustituida por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMOP, mediante Ordenanza Metropolitana No. 309, sancionada el 19 de abril de 2010;
- Que, la Ordenanza Metropolitana No. 0247 en el Art. 1.455 (2), literales i), l) y s) dispone que son competencias de la EMSAT (EPMOP): “i) Conferir, modificar, renovar, revocar o suspender los permisos y habilitaciones de operación y la utilización de las vías públicas, a las operadoras de transporte público; [...] l) Fiscalizar y controlar el Sistema de Transporte Público en coordinación con los organismos y entidades públicas involucradas, teniendo como base los índices operacionales y el plan de gestión de calidad y plan operativo anual, desarrollado por las operadoras; [...] s) Generar datos y estadísticas del Sistema de Transporte Público y privado que permitan monitorear y evaluar permanentemente la correcta ejecución del Plan Maestro de Transporte”; y,
- Que, con el fin de monitorear la prestación del servicio público y comercial es necesario instalar en los vehículos que prestan este servicio, dispositivos electrónicos de uso común en el sector a nivel internacional ya que a través de estos se puede monitorear los horarios de salida y arribo de las unidades, rutas definidas, tiempos de parada, velocidad de operación, números de buses por operadora, ubicación de las unidades, información sobre el

operador, velocidad a la que circulan las unidades entre cada estación y parada, la distancia recorrida por el vehículo, exceso en el tiempo real, en suma comportamiento del transporte público y comercial.

En ejercicio de la atribución que le confieren los artículos 57 letra a) y 87 letra a), del COOTAD; y, el Art. 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito:

## EXPIDE

### LA ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATIVA DE LA ORDENANZA No. 247 SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, QUE SUSTITUYÓ LA SECCIÓN IV, CAPÍTULO IX, TÍTULO II DEL LIBRO SEGUNDO, DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, QUE ESTABLECE LOS SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE MONITOREO DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL

**Artículo único.-** Incorpórese después del Parágrafo XV, de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, un título innumerado con el siguiente texto:

"Título...

#### **Sistemas Electrónicos de Monitoreo de flotas de transporte público y comercial**

**Art. ... (1).- Sistemas electrónicos de monitoreo.-** El organismo competente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, implementará cuanto sistema tecnológico en línea sea necesario, para monitorear la prestación del servicio transporte público, comercial y por cuenta propia por parte de las Operadoras legalmente autorizadas en el Distrito Metropolitano en base a los índices operacionales, plan de gestión de calidad, plan operativo anual y demás estipulaciones contractuales.

**Art. ... (2).- Adquisición de dispositivos electrónicos.-** Los dispositivos electrónicos de monitoreo, debidamente homologados, deberán ser adquiridos por los propietarios de las unidades de transporte.

**Art. ... (3).- Colocación de dispositivos electrónicos.-** Los dispositivos electrónicos de monitoreo deberán ser colocados por el organismo competente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, el mismo que de manera periódica verificará su adecuado funcionamiento.

**Art. ... (4).- Centro de Gestión de Flotas.-** El monitoreo a través de los sistemas tecnológicos en línea que se implementen serán gestionados desde el Centro de Gestión de Flotas a cargo del organismo competente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

**Art. ... (4).- Procedimiento.-** Si como producto del monitoreo a través de los sistemas tecnológicos en línea se determinare que las Operadoras de prestación de servicio transporte público y comercial incumplen con los índices de operación previamente establecidos, el órgano de control del Municipio notificará inmediatamente a la Operadora de Transporte, concediéndole el término de 2 días para que cancele la multa establecida en el Art. 1.473 de la Ordenanza Metropolitana

247. En caso de que la Operadora no se allanare se seguirá el procedimiento previsto en el Parágrafo XIX de la citada Ordenanza.

**Nota:** En la mesa de trabajo de la Comisión de Movilidad llevada a cabo el 21 de julio de 2011 surgió la propuesta de reformar la sanción a la infracción administrativa de incumplimiento de índices operacionales y al procedimiento sancionatorio, discusión que continuará, en la comisión de movilidad convocada para el 28 de julio de 2011.

#### **Disposición Derogatoria**

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 su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, a



movilidad F

CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO  
*María Sol Corral*  
SEGUNDA VICEPRESIDENCIA

**Oficio No.275-2da.VPC-DMQ**

Quito, 17 de julio 2011

Señor BA.  
Patricio Ubidia  
**CONCEJAL METROPOLITANO DE QUITO**  
**PRESIDENTE COMISIÓN DE MOVILIDAD**  
Presente.-

De mi consideración:

Reciba un atento y cordial saludo. Luego de analizar el documento borrador de la **ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATIVA DE LA ORDENANZA N.-247 SANCIONANDA EL 11 DE ENERO DE 2008, QUE SUSTITUYÓ LA SECCIÓN IV, CAPÍTULO IX, TÍTULO II DEL LIBRO SEGUNDO, DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, QUE ESTABLECE LOS SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE MONITOREO DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL**, pongo en su consideración las siguientes sugerencias en el Art. ..2 de Título... Sistemas Eléctricos de Monitoreo.

Aprovecho esta oportunidad para expresarle mis sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,

María Sol Corral  
**SEGUNDA VICEPRESIDENTA**  
**CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

MSC/pd



ORDENANZA MUNICIPAL No.....

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Visto los informes No.....de....., expedidos por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO

- Que la Constitución de la República de Ecuador (Constitución en el Art. 264, numeral 6 dispone que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales, entre otras “planificar, regular y controlar el tránsito y 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 el COTAAD en el Art. 84 literal q) establece que “(s) on funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano (...) q) Planificar regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio”;
- 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, la Disposición Transitoria Octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV)), prescribe que “(l)os 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 de la presente Ley”.
- Que, el Municipio de Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el numeral 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito, en concordancia con la Disposición General Séptima del COOTAD, ha venido ejerciendo legalmente desde el año 1993 las competencias de planificación, regulación y coordinación de todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual ha tenido competencias exclusivas para expedir las normas que sean necesarias;

Que mediante la Ordenanza metropolitana No 0247, 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 crea la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte EMSAT, cuyas atribuciones pasaron a ser competencia de la Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP-Q, a través de la Ordenanza Metropolitana No. 251, sancionada el 18 de abril de 2008, empresa sustituida por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, mediante Ordenanza Metropolitana No. 309, sancionada el 19 de abril de 2010;

Que la Ordenanza Metropolitana No 0247 en el Art.1.455 (2), literales i) y s) dispone que son competencias de la EMSAT ( EPMMOP); “i) Conferir, modificar renovar, o suspender los permisos y habilitaciones de operación y la utilización de las vías públicas a las operadoras de transporte público; (...) l) Fiscalizar y controlar el Sistema de Transporte público en Coordinación con los organismos y entidades públicas involucradas, teniendo como base los índices operacionales y el plan de gestión de calidad y plan operativo anual, desarrollado por las operadoras; (...) s) Generar datos y estadísticas del Sistema de Transporte Público y privado que permitan monitorear y evaluar permanentemente la correcta ejecución del Plan Maestro de Transporte”; y,

Que con el fin de monitorear la prestación del servicio público y comercial es necesario instalar en los vehículos que prestan este servicio, dispositivos electrónicos como por ejemplo GPS ya que a través de estos se puede monitorear los horarios de salida y arribo de las unidades, rutas definidas, tiempos de parada, velocidad de operación, números de buses por operadora, ubicación de las unidades, información sobre el operador, velocidad a la que circulan las unidades entre cada estación y parada, la distancia recorrida por el vehículo exceso en el tiempo real, en suma comportamiento de transporte público y comercial.

En ejercicio de la atribución que le confieren los artículos 57 letra a) y 87 letra a), del COOTAD; y, el Art. 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito:

EXPIDE

**LA ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATIVA DE LA ORDENANZA No.247 SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, QUE SUSTITUYÓ LA SECCIÓN IV, CAPÍTULO IX, TÍTULO II DEL LIBRO SEGUNDO, DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, QUE ESTABLECE LOS SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE MONITOREO DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL**

Artículo único.- Incorpórese después del Parágrafo XV, de la Ordenanza Metropolitana N.-247, sancionada el 11 de enero de 2008, un título innumerado con el siguiente texto:

“Título...

#### Sistemas Eléctricos del Monitoreo

Art. ... (1).- Sistemas electrónicos de monitoreo.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, implementará cuanto sistema tecnológico en línea sea necesario, para monitorear la prestación del servicio transporte público y comercial por parte de las Operadoras legalmente autorizadas en el Distrito Metropolitano en base a índices operacionales previamente establecidos.

Art. ...(2) Colocación de dispositivos electrónicos.- Los dispositivos electrónicos de monitoreo deberán ser colocados, a costa del beneficiario, en los centros autorizados por la EPMMOP, dichos centros brindarán la instalación de sistema tecnológico en línea para monitorear la prestación del servicio de transporte público y comercial por parte de las Operadoras legalmente autorizadas por la EPMMOP en el Distrito Metropolitano, la acreditación de estos centros se determinará en base a los índices operacionales establecidos y de entre los existentes el usuario podrá escoger a elección propia.

Exclusivamente, por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, la misma que de manera periódica verificará su adecuado funcionamiento.

Art.... (3) Centro de gestión de Flot .- El monitoreo a través de los sistemas tecnológicos en línea que se implementen serán gestionados desde el centro de Gestión de Flotas a cargo de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y obras Públicas EPMMOP.

Art....(4) Procedimiento.- si como producto de monitoreo a través de los sistemas tecnológicos en línea se determinare que las Operadoras de prestación de servicio transporte público y comercial incumplen con los índices de operación previamente establecidos, el órgano de control y fiscalización del municipio notificará inmediatamente a la Operadora de Transporte, concediéndole el término de 2 días para que cancele la multa establecida en el Art.1473 de la ordenanza metropolitana 247.En caso de que la ordenanza que la Operadora no se allanare se seguirá el procedimiento previsto en el Parágrafo XIX de la citada ordenanza.

Disposición Derogatoria

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 su sanción , sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.



**ORDENANZA MUNICIPAL No. ....**

**EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

Visto los informes No. .... de ....., expedidos por la Comisión de Movilidad.

**CONSIDERANDO**

- Que la Constitución de la República del Ecuador (Constitución) en el Art. 264, numeral 6 dispone que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales, entre otras “[p]lanificar, 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 el COOTAD en el Art. 84 literal q) establece que “[s]on funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano [...] q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio”;
- 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, la Disposición Transitoria Octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), prescribe que “[l]os 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 de la presente Ley”;
- Que, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el numeral 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito, en concordancia con la Disposición General Séptima del COOTAD, ha venido ejerciendo legalmente desde el año 1993 las competencias de planificación, regulación y coordinación de todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual ha tenido competencias exclusivas para expedir las normas que sean necesarias;
- Que, mediante la Ordenanza Metropolitana No. 0247, 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 crea la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte EMSAT, cuyas atribuciones pasaron a ser competencia de la Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas EMMOP-Q, a través de la Ordenanza Metropolitana No. 251, sancionada el 18 de abril de 2008, empresa sustituida por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, mediante Ordenanza Metropolitana No. 309, sancionada el 19 de abril de 2010;

Que, la Ordenanza Metropolitana No. 0247 en el Art. 1.455 (2), literales i), l) y s) dispone que son competencias de la EMSAT (EPMOP): “i) Conferir, modificar, renovar, revocar o suspender los permisos y habilitaciones de operación y la utilización de las vías públicas, a las operadoras de transporte público; [...] l) Fiscalizar y controlar el Sistema de Transporte Público en coordinación con los organismos y entidades públicas involucradas, teniendo como base los índices operacionales y el plan de gestión de calidad y plan operativo anual, desarrollado por las operadoras; [...] s) Generar datos y estadísticas del Sistema de Transporte Público y privado que permitan monitorear y evaluar permanentemente la correcta ejecución del Plan Maestro de Transporte”; y,

Que, con el fin de monitorear la prestación del servicio público y comercial es necesario instalar en los vehículos que prestan este servicio, dispositivos electrónicos como por ejemplo GPS ya que a través de estos se puede monitorear los horarios de salida y arribo de las unidades, rutas definidas, tiempos de parada, velocidad de operación, números de buses por operadora, ubicación de las unidades, información sobre el operador, velocidad a la que circulan las unidades entre cada estación y parada, la distancia recorrida por el vehículo, exceso en el tiempo real, en suma comportamiento del transporte público y comercial.

En ejercicio de la atribución que le confieren los artículos 57 letra a) y 87 letra a), del COOTAD; y, el Art. 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito:

#### **EXPIDE**

### **LA ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATIVA DE LA ORDENANZA No. 247 SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, QUE SUSTITUYÓ LA SECCIÓN IV, CAPÍTULO IX, TÍTULO II DEL LIBRO SEGUNDO, DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, QUE ESTABLECE LOS SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE MONITOREO DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL**

**Artículo único.-** Incorpórese después del Parágrafo XV, de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, un título innumerado con el siguiente texto:

#### **“Título...**

#### **Sistemas Electrónicos de Monitoreo**

**Art. ... (1).- Sistemas electrónicos de monitoreo.-** El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMOP, implementará cuanto sistema tecnológico en línea sea necesario, para monitorear la prestación del servicio transporte público y comercial por parte de las Operadoras legalmente autorizadas en el Distrito Metropolitano en base a índices operacionales previamente establecidos.

**Art. ... (2).- Colocación de dispositivos electrónicos.-** Los dispositivos electrónicos de monitoreo deberán ser colocados, a costa del beneficiario, exclusivamente, por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, la misma que de manera periódica verificará su adecuado funcionamiento.

**Art. ... (3).- Centro de Gestión de Flotas.-** El monitoreo a través de los sistemas tecnológicos en línea que se implementen serán gestionados desde el Centro de Gestión de Flotas a cargo de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMOP.

**Art. ... (4).- Procedimiento.-** Si como producto del monitoreo a través de los sistemas tecnológicos en línea se determinare que las Operadoras de prestación de servicio transporte público y comercial incumplen con los índices de operación previamente establecidos, el órgano de control y fiscalización del Municipio notificará inmediatamente a la Operadora de Transporte, concediéndole el término de 2 días para que cancele la multa establecida en el Art. 1.473 de la Ordenanza Metropolitana 247. En caso de que la Operadora no se allanare se seguirá el procedimiento previsto en el Parágrafo XIX de la citada Ordenanza.

#### **Disposición Derogatoria**

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 su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, a



Tipode Documento: .....

Fecha: 26/07/2011

ORDENANZA MUNICIPAL No. ....

Toma: 12:48

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO *Hoyra*

Visto los informes No. .... de ....., expedidos por la Comisión de Movilidad.

**CONSIDERANDO**

- Que la Constitución de la República del Ecuador (Constitución) en el Art. 264, numeral 6 dispone que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales, entre otras “[p]lanificar, 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 el COOTAD en el Art. 84 literal q) establece que “[s]on funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano [...] q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio”;
- 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, la Disposición Transitoria Octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) prescribe que “[l]os 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 de la presente Ley”;
- Que, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el numeral 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito, en concordancia con la Disposición General Séptima del COOTAD, ha venido ejerciendo legalmente desde el año 1993 las competencias de planificación, regulación y coordinación de todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual ha tenido competencias exclusivas para expedir las normas que sean necesarias;
- Que, mediante la Ordenanza Metropolitana No. 0247, 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 crea la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte EMSAT, cuyas atribuciones pasaron a ser competencia de la Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas EMMOP-Q, a través de la Ordenanza Metropolitana No. 251, sancionada el 18 de abril de 2008, empresa sustituida por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, mediante Ordenanza Metropolitana No. 309, sancionada el 19 de abril de 2010;

Que, la Ordenanza Metropolitana No. 0247 en el Art. 1.455 (2), literales i), l) y s) dispone que son competencias de la EMSAT (EPMOP): “i) Conferir, modificar, renovar, revocar o suspender los permisos y habilitaciones de operación y la utilización de las vías públicas, a las operadoras de transporte público; [...] l) Fiscalizar y controlar el Sistema de Transporte Público en coordinación con los organismos y entidades públicas involucradas, teniendo como base los índices operacionales y el plan de gestión de calidad y plan operativo anual, desarrollado por las operadoras; [...] s) Generar datos y estadísticas del Sistema de Transporte Público y privado que permitan monitorear y evaluar permanentemente la correcta ejecución del Plan Maestro de Transporte”; y,

Que, con el fin de monitorear la prestación del servicio público y comercial es necesario instalar en los vehículos que prestan este servicio, dispositivos electrónicos como por ejemplo GPS ya que a través de estos se puede monitorear los horarios de salida y arribo de las unidades, rutas definidas, tiempos de parada, velocidad de operación, números de buses por operadora, ubicación de las unidades, información sobre el operador, velocidad a la que circulan las unidades entre cada estación y parada, la distancia recorrida por el vehículo, exceso en el tiempo real, en suma comportamiento del transporte público y comercial.

En ejercicio de la atribución que le confieren los artículos 57 letra a) y 87 letra a), del COOTAD; y, el Art. 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito:

EXPIDE

**LA ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATIVA DE LA ORDENANZA No. 247 SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, QUE SUSTITUYÓ LA SECCIÓN IV, CAPÍTULO IX, TÍTULO II DEL LIBRO SEGUNDO, DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, QUE ESTABLECE LOS SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE MONITOREO DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL**

**Artículo único.-** Incorpórese después del Parágrafo XV, de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, un título innumerado con el siguiente texto:

**“Título...**

**Sistemas Electrónicos de Monitoreo**

**Art. ... (1).- Sistemas electrónicos de monitoreo.-** El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMOP, implementará cuanto sistema tecnológico en línea sea necesario, para monitorear la prestación del servicio transporte público y comercial por parte de las Operadoras legalmente autorizadas en el Distrito Metropolitano en base a índices operacionales previamente establecidos.

**Art. ... (2).- Colocación de dispositivos electrónicos.-** Los dispositivos electrónicos de monitoreo deberán ser colocados, a costa del beneficiario, exclusivamente, por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, la misma que de manera periódica verificará su adecuado funcionamiento.

**Art. ... (3).- Centro de Gestión de Flotas.-** El monitoreo a través de los sistemas tecnológicos en línea que se implementen serán gestionados desde el Centro de Gestión de Flotas a cargo de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP.

**Art. ... (4).- Procedimiento.-** Si como producto del monitoreo a través de los sistemas tecnológicos en línea se determinare que las Operadoras de prestación de servicio transporte público y comercial incumplen con los índices de operación previamente establecidos, el órgano de control ~~y fiscalización~~ del Municipio notificará inmediatamente a la Operadora de Transporte, concediéndole el término de 2 días para que cancele la multa establecida en el Art. 1.473 de la Ordenanza Metropolitana 247. En caso de que la Operadora no se allanare se seguirá el procedimiento previsto en el Parágrafo XIX de la citada Ordenanza.

#### **Disposición Derogatoria**

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 su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, a

**BORRADOR**