

Secretaría  
**General del  
Concejo**

**OBSERVACIONES RECIBIDAS EN SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE  
ORDENANZA QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL SISTEMA  
METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS**

- Documento adjunto entregado por la concejala, Ec. Dénnecey Trujillo. (*Acogidas o no según se señala en el documento*)
- Aclaración de la revocatoria del título habilitante vs implementación de mecanismos de compensación económica. (*Ec. Dénnecey Trujillo*) **NO SE ACOGE**
- En el Art. 4, numeral 2, después de la palabra calendario, incluir "horario". (*Alonso Moreno*). **ACOGIDA**
- En el artículo 21, literal c), lego de Administradora del Sistema, eliminar "todas". (*Jorge Albán*) **ACOGIDA**
- Para aclarar la composición del artículo, eliminar los literales del artículo 21 y enumerar; 1.1., 1.2. y 1.3. (*Norman Wray*) **ACOGIDA**
- En la disposición general primera, incluir al inicio el texto "Con el fin de que la prestación del servicio público de transporte de pasajeros sea regulada para lograr el acceso equitativo a los factores de producción y evitando monopolios y oligopolios conforme lo dispone los artículos 334 numeral 1 y 335 de la Constitución de la República". (*Dr. Ernesto Guarderas*) **ACOGIDA**
- En el numeral 2 de la disposición general primera, aclarar que estos conceptos de concentración de capital restringida, se aplican solamente a las compañías mercantiles organizadas como operadoras, que no cuenten en sus activos con la totalidad de la flota de vehículos afectos a la prestación del servicio de transporte de pasajeros. (*Dr. Ernesto Guarderas*) **ACOGIDA**

PAB/ Marzo 2 de 2012



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

Oficio **00120** -2012-DT-MDMQ

Quito, **DESPACHADO 28 FEB 2012**

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

De mi consideración:

A través de la Secretaría General de Concejo Metropolitano de Quito, Señor Presidente y por su intermedio, presento al Concejo Metropolitano de Quito, mis observaciones respecto del Proyecto de Ordenanza que establece el Régimen Jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público, materia de tratamiento para segundo debate de la Sesión Extraordinaria de Concejo Metropolitana de hoy, 28 de febrero de 2012:

- Agréguese al usuario del servicio de transporte público como elemento del Sistema de Transporte Público en el Art. ...(2) que hace referencia a la composición del Sistema.
- Eliminar el literal c), del numeral 2, del Art ...(9)
- En el numeral 1 del Art. ... (12) en la tercera línea sustituir: "la evaluación del cumplimiento de las políticas", por la siguiente texto: " la evaluación del cumplimiento de la normativa", esto en razón de que es la normativa la que tiene un cumplimiento obligatorio.
- Respecto al Art. ... (18) y del Art. ... (19), en caso de emplearse el procedimiento de delegación de la gestión directa por contrato, estos contratistas por estar sujetos exclusivamente a los contratos de servicios que hubieran suscrito, no estarían compitiendo en igualdad de condiciones que las operadoras que prestan el servicio de transporte público mediante el título habilitante, por tanto no se estaría impulsando la justa competencia en igualdad de condiciones sino todo lo contrario. Por ende en el caso de darse la gestión directa por contrato, los contratistas deben regirse al mismo marco jurídico de las operadoras, con la misma reglamentación, control y sanciones.
- En el literal b) del Art. ... (21) sustituir la frase:



CONCEJO  
METROPOLITANO DE QUITO  
SECRETARÍA GENERAL  
RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS

No.....  
FECHA: 28.02.2012  
HORA: 16:10  
NOMBRE: [Firma]



CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

*Dénnecy Trujillo Verdesoto*

CONCEJALA  
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

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

Por el siguiente texto:

“Para mayor claridad, el Administrador del Sistema podrá llegar a acuerdos con la compañía que agrupe a la mayoría de operadoras, si ello no fuere posible con todas las Operadoras convocadas para este propósito”.

✕ En el literal c) del Art. ...(21) sustituir el texto:

“En caso de que el Administrador del Sistema y todas las Operadoras de Transporte no pudieren...”.

Por el siguiente:

“En caso de que el Administrador del Sistema y la compañía que agrupe a la mayoría de Operadoras de Transporte no pudieren...”.

✕ Respecto de la Disposición Transitoria Tercera, que hace referencia a los mecanismos de Caja común y cámara de compensación, propongo se sustituya el texto que consta en esta disposición por el siguiente texto:

“El Administrador del Sistema conjuntamente con las operadoras del servicio de transporte público de pasajeros a partir de la promulgación de la presente ordenanza iniciarán un proceso conjunto, en base a un cronograma consensuado, según el cual, en el término de 18 meses se ejecutará el mecanismo de caja común y cámara de compensación. La aplicación del presente artículo corresponderá al Administrador del Sistema, quien rendirá semestralmente cuentas del cumplimiento del cronograma consensuado al Concejo Metropolitano de Quito.

Atentamente,

✕ Dénnecy Trujillo Verdesoto  
**Concejala Metropolitana de Quito**

FP/AB.  
2012-02-28

## ORDENANZA No.

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

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

#### CONSIDERANDO:

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

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

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

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

**Que,** el numeral 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece como competencia exclusiva del Municipio

## ORDENANZA No.

del Distrito Metropolitano de Quito, expedir las normas que sean necesarias para planificar, regular y coordinar todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción;

- Que,** de conformidad con el artículo 51 de la LOTTTSV, los servicios de transporte terrestre se clasifican en: público, comercial y por cuenta propia;
- Que,** el artículo 52 de la LOTTTSV establece que *“el Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas [...]”*; y, el artículo 53 ibídem prohíbe toda forma de monopolio o oligopolio en el transporte terrestre;
- Que,** de conformidad con el artículo 55 de la LOTTTSV, *el transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio”;* y, *“las rutas y frecuencias a nivel nacional son propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación”*;
- Que,** el artículo 56 de la LOTTTSV determina que *“el servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas”*;
- Que,** la Disposición Transitoria Octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante “LOTTTSV”), prescribe que *“Los municipios que actualmente ejerzan competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones del COOTAD y la Constitución”*;
- Que,** mediante la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, se expidió la Ordenanza Metropolitana Sustitutiva de la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Primero, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que regula, entre otros ámbitos, la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito (en adelante “Ordenanza 247”);

## ORDENANZA No.

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

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

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

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

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

**EXPIDE:**

## ORDENANZA No.

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

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

#### Título ...

#### Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros

#### Capítulo I

#### Normas generales

#### Sección 1

#### Definición, composición y organización

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

**Art. ... (2).- Composición.-**

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

- a) Conjunto de normas administrativas y reglas técnicas expedidas por la autoridad competente en el Distrito Metropolitano de Quito.
- b) Las políticas e instrumentos de planificación, incluidas las rutas y frecuencias, determinados por la autoridad competente en el Distrito Metropolitano de Quito.

## ORDENANZA No.

- c) Los órganos y entidades del Distrito Metropolitano de Quito con facultades de rectoría, planificación, regulación, control y gestión del servicio de transporte público de pasajeros.
- d) Las personas naturales o jurídicas de Derecho privado integradas a la gestión del servicio de transporte público, en virtud de un título habilitante o contrato. Para mayor claridad, entre estas personas, se incluye, sin que su enunciación constituya una limitación, las Operadoras, sean estas cooperativas o sociedades mercantiles que a la fecha de incorporación de este Título en el ordenamiento jurídico metropolitano, se encuentran prestando el servicio de transporte público de pasajeros, debidamente autorizados por la autoridad competente del Distrito Metropolitano de Quito; los titulares de los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros; y, todos aquellos que en el futuro se vinculen al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con similares propósitos y rol.
- e) Los bienes de dominio público afectos a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.
- f) Los bienes de dominio privado destinados por su titular a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en virtud de un título habilitante o contrato.
- g) Los procesos y más instrumentos diseñados para la gestión y control del servicio de transporte público de pasajeros.
- h) Cualquier otro servicio conexo o elemento auxiliar, complementario o accesorio que deba ser empleado para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o que se derive de tal prestación.

2. Los elementos subjetivos previstos en las letras c y d del numeral precedente se denominan "Participantes del Sistema".



## ORDENANZA No.

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

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

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

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

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

## ORDENANZA No.

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

### Sección 2 Principios del Sistema

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

1. Es deber y obligación de las y los Participantes del Sistema arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para conseguir que los servicios y los elementos físicos, operativos y financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se integren.
2. El Administrador o Administradora del Sistema es responsable de determinar el calendario y mecanismos de integración de los distintos componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con carácter mandatorio para todos los Participantes del Sistema.
3. El Administrador del Sistema expedirá los instrumentos de planificación y técnicos que, entre otros aspectos, permitan la incorporación de herramientas tecnológicas de control y evaluación, recaudación y, en general, cualquier otra que permita la mejora de los procesos vinculados con la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

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

## ORDENANZA No.

1. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros ha de ser diseñado de modo en que la gestión del servicio de transporte público de pasajeros permita la participación de sujetos de Derecho privado y de las empresas públicas metropolitanas que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito hubiera creado o cree para este propósito.

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

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

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

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

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

## ORDENANZA No.

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

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

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

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

**Art. ... (8).- Monopolios y oligopolios.-** Se prohíbe toda forma de monopolio y oligopolio en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros. En esta

## ORDENANZA No.

materia se ha de atender la intervención de los y las distintas Participantes en el Sistema y el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros en su conjunto.

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

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

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

- a) Implementar mecanismos de compensación a través de la asignación de rutas y frecuencias vacantes de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido.
- b) Instrumentar formas de intervención y participación del Operador de Transporte afectado en otros Subsistemas de Transporte o sus componentes.
- c) Implementar mecanismos de compensación económica para proceder con la revocatoria o terminación unilateral del título habilitante vigente.

3. En caso de que el Administrador o Administradora del Sistema y el Operador u Operadora de Transporte no pudieren concretar algún acuerdo en aplicación de los numerales precedentes hasta seis meses antes de la fecha de terminación ordinaria del título habilitante, concluirá las tratativas. Le corresponderá al Administrador o Administradora del Sistema implementar los correspondientes ajustes en rutas y frecuencias de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido desde la fecha en que terminen los títulos habilitantes de manera ordinaria.

## ORDENANZA No.

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

### Capítulo II Facultades y competencias

#### Art. ... (10).- Regulación.-

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

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

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

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

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

## ORDENANZA No.

Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

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

### **Art. ... (12).- Control.-**

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

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

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

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

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

## ORDENANZA No.

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

- a) Planificar el desarrollo de la infraestructura del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.
- b) Organizar y coordinar, bajo los Principios del Sistema, la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros.
- c) Determinar y administrar las rutas y frecuencias en el Sistema Metropolitano de Transporte Público.
- d) Planificar y administrar la oferta y administrar la demanda del servicio de transporte público de pasajeros y los medios de información al usuario o usuaria.
- e) Determinar los estándares de calidad del servicio de transporte público de pasajeros y más requerimientos de orden técnico y operativo aplicables a los componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.
- f) Planificar y administrar los aspectos financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en particular, los mecanismos de recaudación, la caja común, el pago y/o distribución de ingresos en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, Subsistemas de Transporte y/o sus componentes.
- g) Emitir informes de seguimiento y evaluación de cumplimiento de los instrumentos de planificación, contratos, así como de las reglas de carácter técnico y operativo del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, periódicamente y a requerimiento de las autoridades competentes del Distrito Metropolitano de Quito.



## ORDENANZA No.

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

### Capítulo III

#### De la gestión del servicio de transporte público

##### Sección 1

#### Operadoras de Transporte Público de Pasajeros

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

1. En el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros le corresponde la prestación misma del servicio de transporte a las Operadoras de transporte público de pasajeros (los "Operadoras de Transporte"), los que actuarán con sujeción a los instrumentos de planificación, reglas de carácter operativo y técnico expedidas por el Administrador del Sistema y, en el caso que corresponda, de conformidad con sus respectivos contratos de operación.
2. Les corresponde a las Operadoras de Transporte, en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, la función específica de prestar el servicio de transporte terrestre, entendido como el traslado de personas de un lugar a otro, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema, empleando para el efecto los medios humanos y materiales de los que disponga según la modalidad de gestión aplicable y en sujeción al ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.
3. El Administrador del Sistema, en ejercicio de sus competencias, podrá de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, a su sola discreción y atendiendo las necesidades de gestión, delegar a las Operadoras de Transporte o a cualquier otro u otra Participante del Sistema otros servicios o prestaciones auxiliares, complementarios o accesorios al servicio de transporte público de pasajeros.

## ORDENANZA No.

### Sección 2 Gestión directa

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

1. Son Operadoras de Transporte las empresas públicas metropolitanas que el Distrito Metropolitano de Quito hubiere constituido para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.
2. Las empresas públicas metropolitanas prestarán el servicio de transporte público de pasajeros en los Subsistemas de Transporte o sus componentes que se hubieren determinado en el acto normativo de su constitución y en aquellos que el Administrador del Sistema determine, en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito.
3. Las empresas públicas metropolitanas prestarán el servicio de transporte público de pasajeros en virtud del acto normativo de su creación o la resolución del Administrador del Sistema, por lo que no requerirán de otro título habilitante.
4. La prestación del servicio de transporte público de pasajeros a cargo de las empresas públicas metropolitanas estará sujeta a los instrumentos de planificación y a las reglas de carácter técnico y operativo expedidos por el Administrador del Sistema.
5. La infracción de los instrumentos de planificación y reglas técnicas y operativas expedidas por el Administrador del Sistema hacen personalmente responsables a los servidores de las empresas públicas metropolitanas a cargo de las materias respectivas.

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

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

## ORDENANZA No.

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

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

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

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

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

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

### **Sección 3 Gestión delegada**

## ORDENANZA No.

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

1. Para la prestación misma del servicio de transporte público de pasajeros el Administrador o Administradora del Sistema podrá emplear la modalidad de gestión delegada a través de los contratos de operación regulados en la ley que regula el transporte terrestre y sus normas derivadas.
2. Las Operadoras de Transporte a quienes se les hubiera delegado la gestión del servicio de transporte público de pasajeros, en el ejercicio de su actividad, se sujetarán al ordenamiento jurídico metropolitano que les es aplicable, a los instrumentos de planificación, reglas técnicas y operativas expedidos por el Administrador del Sistema y a sus contratos de operación.

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

1. Cuando, a partir de la fecha de vigencia de este Título, el Administrador u Administradora del Sistema requiera la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en los Subsistemas de Transporte Metrobús-Q o Transporte Convencional o sus componentes de los que hubiere determinado en sus instrumentos de planificación procederá del siguiente modo:
  - a) Convocará a las Operadoras de Transporte que sean titulares de títulos habilitantes en las zonas de influencia del Subsistema de Transporte o sus componentes que se encontraren prestando el servicio de transporte público de pasajeros, para procurar arribar a acuerdos para su intervención en la gestión u operación del servicio de transporte público de pasajeros en el Subsistema y/o sus componentes.
  - b) Durante ciento veinte días calendario las Operadoras de Transporte y el Administrador del Sistema buscarán un acuerdo que permita ajustar la intervención de las Operadoras de Transporte a los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema. Para mayor claridad, el Administrador o Administradora del Sistema podrá

## ORDENANZA No.

llegar a acuerdos con una o varias de las Operadoras, si ello no fuera posible con todas las Operadoras convocadas para este propósito.

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

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

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

### DISPOSICIONES GENERALES.-

#### PRIMERA.-

1. Prohíbese al Administrador o Administradora del Sistema otorgar o renovar contratos de operación para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros a Operadoras en las que se hubiere incurrido en cualquier forma de Concentración de Capital Restringida o Concentración Control Restringida.

2. Se consideran formas de Concentración de Capital Restringida cualquiera de las siguientes:

## ORDENANZA No.

- a) Cuando una misma persona natural o jurídica, sus parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, o cualquiera de sus empresas o partes relacionadas según los términos de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, sea titular en una Operadora, organizada como compañía, de una participación en el capital social igual o superior al veinte por ciento
- b) Cuando la participación de los socios, socias o accionistas en el capital social de una Operadora, organizada en compañía, no refleje de manera proporcional la titularidad de las autorizaciones administrativas respecto de los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros. Para mayor claridad, se considera que la participación de un socio, socia o accionista en el capital social de la Operadora es proporcional, cuando el número de sus acciones o participaciones, corresponde al número de autorizaciones administrativas respecto de los vehículos de las que es titular, con el mismo criterio de medida respecto de los restantes socios, socias o accionistas titulares de autorizaciones administrativas. Se tolerará un desvío que no supere el veinte por ciento del promedio de los porcentajes de participación en el capital social que le corresponda a cada socio, socia o accionista titular de una autorización administrativa, sin considerar el porcentaje de participación del socio, socia o accionista respecto del cual se realiza el análisis.

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

### SEGUNDA.-

Para efectos de la renovación de contratos vigentes, o celebración de nuevos contratos de operación y, en general, para la concesión de cualquier mecanismo de subsidio, beneficio o prestación pública establecida para el transporte público de pasajeros, el Administrador o Administradora del Sistema, priorizará aquellas Operadoras que

## ORDENANZA No.

cuenten con los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros dentro de sus activos, como un mecanismo de estímulo a la organización empresarial.

### DISPOSICIONES TRANSITORIAS.-

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

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

**TERCERA.-** Las Operadoras de Transporte arbitrarán las medidas que sean necesarias para organizar el mecanismo de caja común y cámara de compensación en el plazo previsto en el ordenamiento jurídico nacional, en coordinación con el Administrador o Administradora del Sistema y de conformidad con sus instrumentos de planificación.

### CUARTA.-

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

- a) Pueda otorgar con arreglo al ordenamiento jurídico nacional y metropolitano los informes previos para la constitución de compañías o cooperativas (la "Nueva Operadora") promovidas por los titulares de los vehículos afectos a la prestación del servicio público de pasajeros que se encuentren actualmente

## ORDENANZA No.

integrados a una Operadora en la que se hubiere incurrido en cualquier forma de Concentración de Capital Restringida o Concentración de Control Restringida; o,

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

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

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

- a) Ninguna Operadora que se constituya en aplicación de esta disposición transitoria (la "Nueva Operadora") podrá contar con un número menor a diez vehículos afectados al servicio de transporte público de pasajeros.
- b) En ninguna Nueva Operadora se podrá incurrir en una forma de Concentración de Capital Restringida o Concentración Control Restringida, en los términos previstos en la disposición general única de esta Ordenanza.
- c) Las Nuevas Operadoras se sujetarán a los instrumentos de planificación y técnicos expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, particularmente en lo que respecta a las rutas asignables, a la fecha en que se celebre el correspondiente contrato de operación.



## ORDENANZA No.

- d) La autorización que el Administrador o Administradora del Sistema otorgue para la constitución de una Nueva Operadora supone necesariamente la reducción de la flota autorizada a la compañía en la que se incurrió en Concentración de Capital Restringida o Concentración Control Restringido (la "Operadora de Origen"), en la misma proporción de aquella flota que se llegue a autorizar a la Nueva Operadora.
- e) La Operadora de Origen y la Nueva Operadora tienen tres meses calendario desde la expedición del informe previo para la constitución de la Nueva Operadora para efectuar los ajustes societarios e internos que estimen necesarios. Transcurrido este período la Operadora de Origen y la Nueva Operadora deberán suscribir sus correspondientes contratos de operación en un plazo máximo de cinco días calendario. En caso de que cualquiera de las Operadoras no suscribiera sus nuevos contratos de operación, se entenderá que sus habilitaciones operacionales han caducado y el Administrador o Administradora del Sistema quedará autorizado a arbitrar todas las medidas que estime necesarias para atender las necesidades del servicio de transporte público de pasajeros en las rutas y frecuencias que hubieren sido materia de las habilitaciones caducadas.
4. El Administrador o Administradora del Sistema queda autorizado a determinar calendarios, flujos de procedimientos, criterios técnicos y requisitos documentales necesarios para la aplicación de esta disposición transitoria

### DISPOSICIONES REFORMATARIAS Y DEROGATORIAS.-

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

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

## ORDENANZA No.

b) Renúmense secuencialmente a partir del número IV.

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

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

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

**Disposición Final.-** Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, el XX de XXXXXX de 2012.

  
Sr. Jorge Albán  
PRIMER VICEPRESIDENTE DEL  
CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

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

### CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

La infrascrita Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente Ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de XX y XX de XXXXXX de dos mil doce.- Quito,

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

**ORDENANZA No.**

**ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.-** Distrito Metropolitano de Quito,

**EJECÚTESE:**

Dr. Augusto Barrera Guarderas  
**ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

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

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

DXAC

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

#### 1. Situación actual del transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito<sup>1</sup>

El transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito actualmente comprende los servicios provistos por Metrobús-Q y los operadores de Transporte Convencional.

Metrobús-Q constituye una red de transporte público estructurada en corredores de gran capacidad, con servicios troncales, alimentadores, transversales y vecinales. Opera sobre carriles exclusivos, con terminales, estaciones y paradas definidas. Tiene un sistema de recaudación y caja de compensación, centralizada a nivel de corredor, con prepago en las estaciones. Cada corredor cuenta con sistemas de gestión, registro y control operacional diferente. Su implementación se ha venido realizando en forma progresiva. En el año 1995 inicia la operación del Corredor Central, Trolebús; en el año 2002, el Corredor Nororiental, Ecovía; en el año 2004, el Corredor Central Norte; y en el año 2010, el Corredor Suroriental. Está prevista la entrada en servicio del Corredor Suroccidental.

El transporte por buses convencionales y sin plataforma reservada está compuesto por tres tipos de servicios: transporte urbano, transporte interparroquial y transporte intraparroquial. Los buses urbanos prestan servicio en 150 rutas a través de 46 operadoras y con una flota de 2.047 vehículos (entre buses tipo y buses convencionales); los buses interparroquiales prestan servicio en 29 rutas por medio de 13 operadoras y 379 buses; y los buses intraparroquiales prestan servicio en 7 rutas por medio de 3 operadoras y 34 buses.

El transporte convencional urbano en relación con Metrobús-Q sirve, aproximadamente, al 70% de la demanda de transporte público de pasajeros.

#### 2. El objetivo institucional

El Distrito Metropolitano de Quito se ha propuesto mejorar la calidad general del servicio de transporte público de pasajeros y ampliar su cobertura territorial. Se aspira recuperar la preferencia ciudadana por este modo, frente al auto particular, y así minimizar sus impactos negativos sobre la movilidad, la calidad del aire, la ocupación del espacio público y la seguridad vial.

---

<sup>1</sup> Ver Metro de Madrid, *Informe de Diagnóstico del Sistema Actual de Transporte* [CD], Quito, 2011.

La propuesta de la implantación de una red de metro en la ciudad, en este contexto, es una oportunidad clave para completar la oferta modal y avanzar, planificada y técnicamente, hacia un Sistema Integrado de Transporte Público, para la reestructuración de los servicios transporte público actualmente ofertados.

Dada la diversidad de agentes implicados en la gestión del transporte público de pasajeros, se propone, en primer lugar y como paso previo a la revisión de las herramientas administrativas vinculadas con la materia, establecer el régimen de responsabilidades de cada participante hacia la consecución del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros, cuya actuación debe inspirarse en una serie de principios básicos que conduzcan los esfuerzos a un punto de llegada único.

La progresiva implantación del Sistema Integrado del Transporte Público de Pasajeros se orienta a la racionalización de los servicios actualmente prestados y su articulación operativa, física, tarifaria, dentro de un marco de principios y reglas adecuados.

### **3. Contenido**

La "Ordenanza Metropolitana que establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros" se estructura en tres capítulos y sus disposiciones transitorias, reformatorias y derogatorias.

El Capítulo I, en dos secciones, establece la definición, organización, composición y administración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y los principios que lo inspiran.

En el Capítulo II se regulan las facultades y competencias de la autoridad pública en la regulación, planificación, control y gestión del transporte público de pasajeros, en los términos del COOTAD.

El Capítulo III se lo dedica a establecer el régimen de gestión directa y por delegación del servicio de transporte público de pasajeros.

Finalmente, a través del régimen de transición se determinan plazos referidos a la aplicación de los contenidos normativos del régimen general en lo que respecta al Corredor Suroccidental y la generación de la caja común y cámara de compensación en el Subsistema de Transporte Convencional. Las disposiciones derogatorias y reformatorias permiten iniciar el proceso de codificación de los que será, en su momento, el Libro de la Movilidad en el Código Metropolitano.

REMITIDO POR MAIL  
AL SR PRESIDENTE  
POR PARTE DEL SR.  
JORGE YANEZ

## **COMENTARIOS A LA REFORMA ORDENANZA 247.-**

SE DEBERÍA EMITIR UNA NUEVA ORDENANZA DEL TRANSPORTE EN GENERAL, QUE CONTEMPLE UNA PARTE APLICABLE A TODOS LOS MODELOS DE TRANSPORTE, Y UNA PARTE ESPECÍFICA PARA CADA UNO. SERÍA MAS FACIL LA INEGRACIÓN DE LOS SERVICIOS, CONTANDO CON UN SOLO CUERPO LEGAL Y NORMATIVO.

SE NECESITA UN GLOSARIO DE TERMINOS, PARA ESTABLECER EN FORMA PRECISA, LA IDENTIFICACIÓN DE LOS DIFERENTES ELEMENTOS QUE INTERVIENEN.

SE DEBERIA REFERIRSE SIEMPRE A QUE SOLO PUEDEN PATICIPAR OPERADORAS NACIONALES LEGALMENTE CONSTITUIDAS.

SOBRE LAS TARIFAS. LA ORDENANZA NO HACE NINGUNA REFERENCIA, EN CUANTO A QUE ESTÁ SEA TÉCNICA Y REAL COMO LO DISPONE LA LEY, Y EL CONSIDERANDO 11.

SOBRE LOS DERECHOS DE LOS OPERADORES, LA ORDENANZA TAMBIEN LOS OMITE.

LA LOTTTSV, ESTABLECE COMO FACULTAD O COMPETENCIA DE LOS GOBIERNOS MUNICIPALES: "PLANIFICAR, REGULAR Y CONTROLAR.....". NO ESTA CONSIDERADA COMO FACULTAD LA DE SANCIONAR.

**OBJETIVO.-** Mejorar la calidad general del servicio y ampliar su cobertura territorial. **OBSERVACIÓN:** Se lo hará a través de ampliar el recorrido de las rutas existentes o crear nuevas. Incrementar el número de unidades? **BENEFICIOS A CONSEGUIRSE:** Disminuir el uso del auto particular, mejorar la movilidad y el uso del espacio público y la seguridad vial. Aquí no se considera el mejoramiento de la calidad del servicio, ni la contraprestación en base de una tarifa justa y real.

CUANDO SE HABLA DE DIVERSIDAD DE AGENTES IMPLICADOS EN LA GESTION DEL TRANSPORTE PÚBLICO, a quiénes se refiere? ( Numeral 2 objetivo institucional – inciso 4to.)

CUANDO HABLAMOS DE QUE SE BUSCA ESTABLECER "...LA CONSECUCIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS ...." Significa que el servicio prestado actualmente por los transportistas privados desaparece" ( Numeral 2 objetivo institucional – inciso 4to.)- NO SERÍA MEJORAR HABLAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE PASAJEROS? Eliminando público?

CUÁLES SON LOS PRINCIPIOS BÁSICOS? ( Numeral 2 objetivo institucional – inciso 4to.)

NO EXISTE FACULTAD EN LEY EXPRESA PARA SANCIONAR ECONÓMICAMENTE A LAS OPERADORES O SUS EMPLEADOS POR INCUMPLIMIENTO DE LO QUE DISPONE LA LEY O LA ORDENANZA.

#### CONSIDERANDOS:

**NUMERO 12.- ESTABLECE QUE EL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO PODRÁ SER OTORGADO MEDIANTE CONTRATO DE OPERACIÓN A PERSONAS JURÍDICAS LEGALMENTE CONSTITUIDAS (NO SE OBSERVA EN LOS ARTÍCULOS 2-19).**

#### 3.- CONTEXTO NORMATIVO.-

Art. 1.455 (2), literal a) de la Ordenanza 247 que está vigente: **CUÁL ES EL PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE Y RED VIAL APROBADO POR EL CONSEJO METROPOLITANO?**

Art. 1.455(2), literal f), de la Ordenanza 247 que está vigente: No se cumple.

#### EXPIDE:

**ART 1.- SE DEFINE EL SERVICIO COMO UNA OBLIGACION DEL ESTADO, QUE CONLLEVA A QUE LOS PARTICULARES (OPERADORES), SE SUMEN A LA FINALIDAD SIN DERECHO A OBTENER UN JUSTO PRECIO POR SU TRABAJO, LO QUE ES INCONSTITUCIONAL, YA QUE, LA CONSTITUCIÓN GARANTIZA EL TRABAJO REMUNERADO. DEBE AL CONCEPTO AÑADIRSE QUE EL SERVICIO TIENE UNA CONTRAPRESTACION POR PARTE DEL USUARIO, QUE ES EL PAGO DE UNA TARIFA TECNICA Y REAL, QUE GARANTIZA UNA RENTABILIDAD ADECUADA AL OPERADOR.**

**ART. 2.- EL LITERAL d) DEJA ABIERTA LA PUERTA PARA QUE INGRESEN OPERADORES INDIVIDUALES, LO QUE VIOLA LO QUE DISPONE LA LOTTTSV, QUE FACULTA PRESTAR EL SERVICIO SOLO A PERSONAS JURÍDICAS LEGALMENTE CONSTITUIDAS. NO SERÍA CONVENIENTE DEFINIR A LOS OPERADORES INDIVIDUALES QUE SON LOS SOCIOS O ACIONISTAS DE COMPAÑÍAS Y COOPERATIVAS, QUE A TRAVÉS DEL CONTRATO DE OPERACIÓN PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS? YA NO SE PODRÁN CONSTITUIR NUEVAS COMPAÑÍAS O COOPERATIVAS DE TRANSPORTE CUANDO LAS CONSIDERA COMO INTEGRANTES A LAS QUE EXISTEN A LA FECHA DE INCORPORACION DE ESTE TITULO?**

**A QUE HACE REFERENCIA EL LITERAL h)?**

**ART. 3. 1.- LA ADMINISTRACION CENTRALIZADA, NO PUEDE INCLUIR A LOS OPERADORES QUE EJECUTAN SU ACTIVIDAD POR CONTRATO O DELEGACION.**

**LA FACULTAD DE DECIDIR LIBREMENTE SOBRE EL TRANSPORTE URBANO, ES AMPLIA E ILIMITADA PARA EL ADMINSTRADOR. NO NECESITA ACUERDOS O CONCENSOS CON LOS OPERADORES, Y LIBREMENTE PUEDE AUMENTAR O DISMINUIR LA PARTICIPACION DE OPERADORES.**

**NO PUEDE MANTENER LA ORDENANZA, UNA ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA Y UNA ESTRUCTURA LEGAL ANTE UNA MERA EXPECTATIVA COMO ES EL METRO. LAS MERAS EXPECTATIVAS NO GENERAN DERECHOS Y MAL PUEDEN ESTAR AMPARADS POR ESTA ORDENANZA.**

**ART. 4.- ESTABLECE COMO OBJETIVO, QUE TODOS LOS OPERADORES SE DEBEN INTEGRAR AL SISTEMA. LA PREGUNTA ES, CUALES SON LAS CONDICIONES ADMINISTRATIVAS-FINANCIERAS?**

**ART. 5.- LA LEY YA DETERMINA LA POSIBILIDAD DE EJERCER LA ACTIVIDAD DIRECTAMENTE O POR DELEGACION, QUE SE PRETENDE AL DETERMINAR QUE LOS PRIVADOS SE LES PUEDA PERMITIR PARTICIPAR, TAL VEZ SOLO A TRAVÉS DE EMPRESAS MIXTAS EN LAS QUE LA ADMINISTRACIÓN ES TOTAL DEL SECTOR PÚBLICO? O PARTICIPAN PERSONAS NATURALES O JURIDICAS QUE NO SON COMPAÑIAS O COOPERATIVAS LEGALMENTE CONSTITUIDAS?**

**ART. 6.- ESTA EL COMENTARIO EN EL ART. 1.**

**ART. 6 -2 C).- SIGNIFICA QUE LA TARIFA VA A QUEDAR CONGELADA?**

**ART. 6 – 4.- EL ADMINISTRADOR VA A FIJAR TARIFAS REDUCIDAS?**

**ART. 7.- EL TITULO ESPECIALIZACION, NO ENCAJA CON EL CONTENIDO DE FUNCION ESPECIFICA. ESTA DISPOSICION DEJA ABIERTA LA POSIBILIDAD DE UNILATERALMENTE (POR PARTE DEL ADMINISTRADOR) MODIFICAR LOS CONTRATOS DE DELEGACIÓN. DEBE CONSTAR EXPRESAMENTE QUE LOS CONTRATOS NO SERAN MODIFICADOS UNILATERALMENTE, NI AÚN POR NECESIDAD DEL ENTE MUNICIPAL.**

**ART. 8.- PRESTAR EL SERVICIO EN FORMA EXCLUSIVA A TRAVÉS DE LA EMPRESA PUBLICA MUNICIPAL, NO ES UNA FORMA DE MONOPOLIO?**

**ART. 9.- OBLIGA A LA OPERADORA ACEPTAR UNA DE LAS OPCIONES, O CASO CONTRARIO EL CONTRATO TERMINA. NO HAY SEGURIDAD JURIDICA, YA QUE ARGUMENTANDO EL ADMINISTRADOR NECESIDAD DE AJUSTAR RUTAS Y FRECUENCIAS, LA OPERADORA SE VE FORZADA A SALIR DEL SERVICIO U ACEPTAR UNA DE LAS PROPUESTAS.**

**ART. 10.- SE DEBE DETERMINAR CUAL ES “EL REGIMEN GENERAL”. SI VA A EXISTIR OTRA ORDENANZA QUE REGULE LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS Y LOS PASAJEROS, QUE FUNCION TIENE LA PRESENTE ORDENANZA?**

**ART. 11.- EXISTE CONTRADICCIÓN CON EL ART.10-1?**



**ART.12.- 1 y 2, QUIÉN MISMO EJERCE LA EVALUACIÓN Y SUPERVISIÓN?**

**ART.13.- ES REPETITIVO? YA ESTA DEFINIDO ANTERIORMENTE.**

**ART. 14.- EL TÉRMINO "ADMINISTRAR" NO ES DEMASIADO AMPLIO Y GENÉRICO? COMO AE APLICA EN CADA LITERAL? ESTO NO DETERMINA QUE EL MANEJO ECONÓMICO (CAJA COMÚN) ES POTESTAD EXCLUSIVA DEL ADMINISTRADOR? COMO PARTICIPAN LOS OPERADORES? NO SE OPPONEN ESTAS FACULTADES A LO QUE DETERMINA EL ART. 10**

**14.- H).- EN LA EMPRESA PUBLICA, LOS FUNCIONARIOS SOLO PUEDEN HACER LO QUE LA LEY DISPONE. NO ES APLICABLE LA NORMA CIVIL DE LOS APODERADOS.**

**15. 1.-"EN LOS CASOS QUE CORRESPONDA DE CONFORMIDAD CON SUS RESPECTIVOS CONTRATOS DE OPERACIÓN", SIGNIFICA QUE NO EN TODOS LOS CASOS HAY CONTRATO? CUALES SON LOS CASOS DE EXCEPCIÓN?**

**15.2.- AÑADIR "DE PASAJEROS", Y, AL FINAL: " Y EL PAGO DE UNA TARIFA TECNICA Y REAL, QUE SERÁ REVISADA EN FUNCIÓN DE LOS COSTOS DE OPERACIÓN".**

**15.3.- COMO CUÁLES? PERSONAS NATURALES O JURIDICAS NO CONSTITUIDAS LEGALMENTE? CON QUE CONTRATO?**

**16.1.- SOLO LAS EMPRESAS PUBLICAS SON OPERADORAS?**

**16.2.- AÑADIR "DE TRANSPORTE".- CON EL TÉRMINO "CONSULTA", SE ENTIENDE QUE EL QUE DECIDE ES EL ADMINISTRADOR?**

**16.5.- AÑADIR "Y TARIFARIAS". NO SE PODRÁ PRESTAR UN SERVICIO POR UNA TARIFA MENOR A LA REAL Y TÉCNICA.**

**17.- BAJO ESTE CONCEPTO, QUEDA LIBRE LA CONTRATACION DE PERSONAS NATURALES O JURIDICAS, NACIONALES O EXTRANJERAS, SEAN O NO CONSTITUIDAS LEGALMENTE PARA EJERCER EL OBJETO DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS.**

**ART.18.-1.- SE ENTIENDE SOLO PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS O DE TODAS LAS ACTIVIDADES? APLICA LA OBSERVACION DEL ART. 17**

**ART. 19.1.- ESTO PERMITE EL INGRESO DE OPERADORAS NO CALIFICADAS Y PERSONAS NATURALES.**

**19.2.- VIOLA LO DISPUESTO EN LA LEY. EL SERVICIO SOLO SE PRESTA A TRAVES DE OPERADORAS LEGALMENTE CALIFICADAS Y CON SOCIOS LEGALMENTE CONSTITUIDAS. LAS HABILITACIONES NO SON OBJETO DE COMERCIO Y NO PUEDEN PRESTARSE, VENDERSE O ARRENDARSE.**

**19.3.- SE PLANTEA LA POSIBILIDAD DE MOVILIZACIÓN INDISCRIMINADA, LO QUE SE VUELVE PELIGROSO, YA QUE DARÍA LUGAR A QUE LOS OPERADORES ABANDONEN SU TRABAJO (DEL NORTE AL SUR O VICIVERSA).**

20. 2.- EL CONTRATO ES LEY PARA LAS PARTES, Y NO PUEDE SER MODIFICADO UNILATERALMENTE POR NINGUNA DE ELLAS. LO QUE CONTEMPLA ESTA REFORMA, LE FACULTA AL ADMINISTRADOR DEL SISTEMA, A TRAVÉS DE LAS MODIFICACIONES DE LOS INSTRUMENTOS DE GESTION, A REFORMAR EL CONTRATO DE OPERACIÓN Y DESAPARECE LA SEGURIDAD JURÍDICA.

21.- TODO EL CONTENIDO DE ESTE ART. APUNTA A DESAPARECER LA LIBRE COMPETENCIA, A TRAVÉS DE UN CONCURSO DE LICITACIÓN. DETERMINA EN ÚLTIMO MOMENTO, LA CONTINUACIÓN DE LAS OPERADORAS HISTORICAS EN EL SISTEMA, TENGAN O NO CAPACIDAD TÉCNICA, ECONÓMICA O ADMINISTRATIVA, LO QUE CONTRADICE EL OBJETO, QUE ES EL DARLE A LA COLECTIVIDAD UN SERVICIO DE CALIDAD. Y SI ESTO NO OPERA, ES DE LIBRE VOLUNTAD DEL ADMINISTRADOR LA INTEGRACIÓN DEL SERVICIO, YA SEA CON PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS CALIFICADAS O NO, NACIONALES O EXTRANJERAS, PÚBLICAS O PRIVADAS.

21. 2.- ATENTA CONTRA LA SEGURIDAD JURÍDICA. COMENTARIO EN EL 20.2.-

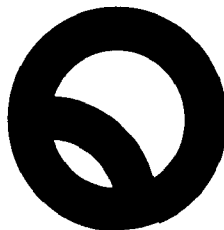
21.3.- QUIEN ES LA AUTORIDAD QUE AUTORIZARÁ LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE UNA PERSONA JURÍDICA EN EL DISTRITO? QUIÉN EXPEDIRA LOS PERMISOS Y HABILITACIONES?

#### DISPOSICIONES GENERALES

LA CONSTITUCION EN SU ART. 425, ESTABLECE EL ORDEN JERARQUICO DE APLICACIÓN DE LAS NORMAS, Y LAS ORDENANZAS DISTRITALES, ESTAN BAJO DE LAS LEYES ORGANICAS Y GENERALES, POR LO QUE, LO QUE SE CONTEMPLA EN ESTAS DISPOSICIONES ES INCONSTITUCIONAL. NO SE PUEDE MODIFICAR POR ORDENANZA, LO QUE ESTA CONSAGRADO EN LA LEY DE COMPAÑIAS Y EN LA LOTTTSV, ENTRE OTRAS.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

SE PRETENDE LEGALIZAR LA ASIGNACION A DEDO DEL SERVICIO. NO SE RESPETAN NI LAS DISPOSICIONES DE LA LOTTTSV NI DE LA LOSNCP. TAMPOCO SE CONSIDERA LA CALIDAD DEL SERVICIO, QUE ES EL OBJETIVO INSTITUCIONAL.



movilidad

**Secretaría de  
Movilidad**

Oficio No. SM-0112/12  
Quito, 30 de enero del 2012-01-30

Señor  
Patricio Ubidia  
**Concejal Metropolitano**  
**Presidente de la Comisión de Movilidad**  
Presente

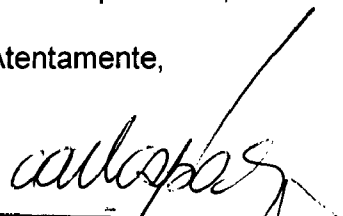
De mi consideración:

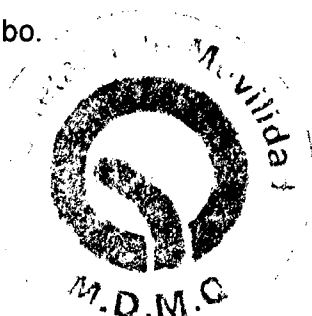
En atención a su Oficio No. 15-UBP, adjunto remito para su consideración y trámite correspondientes, la nueva versión del Proyecto de Ordenanza que establece el Régimen Jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, el cual incorpora las modificaciones derivadas de las observaciones realizadas por los Concejales y Concejales durante el primer debate de este Proyecto y las de la Cámara de Transporte Público del DMQ.

Para facilidad en el análisis, en el texto adjunto se ha incluido un comentario frente a cada párrafo modificado, indicando la razón y la identificación del autor de la respectiva observación.

Sin otro particular, me suscribo.

Atentamente,

  
Carlos Páez Pérez  
Secretario de Movilidad



adjunto: lo indicado

CONCEJO  
METROPOLITANO  
SECRETARIA GENERAL  
RECEPCION DE DOCUMENTOS  
FECHA:.....  
HORA: **02 FEB 2012**  
NOMBRE: **JZ LA 36**

DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO  
BA. **Patricio Ubidia B**  
CONCEJAL  
Fecha: **30.01.2012**  
Hora: **10:19**  
Nombre: **Daniela R**

**PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA POR LA  
QUE SE ESTABLECE EL REGIMEN DEL SISTEMA  
METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE  
PASAJEROS**

**Versión 2**

(Contiene modificaciones recogidas en el Primer Debate del Concejo Metro-  
politano y en el proceso de socialización con actores interesados)

**Secretaría de Movilidad**  
**Municipio del Distrito Metropolitano de Quito**

Preparado por:  
Fabián Andrade Narváez  
Consultor PNUD

Fecha:  
30 de enero del 2012

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

#### 1. Situación actual del transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito<sup>1</sup>

El transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito actualmente comprende los servicios provistos por Metrobús-Q y los operadores de Transporte Convencional.

Metrobús-Q constituye una red de transporte público estructurada en corredores de gran capacidad, con servicios troncales, alimentadores, transversales y vecinales. Opera sobre carriles exclusivos, con terminales, estaciones y paradas definidas. Tiene un sistema de recaudación y caja de compensación, centralizada a nivel de corredor, con prepago en las estaciones. Cada corredor cuenta con sistemas de gestión, registro y control operacional diferente. Su implementación se ha venido realizando en forma progresiva. En el año 1995 inicia la operación del Corredor Central, Trolebús; en el año 2002, el Corredor Nororiental, Ecovía; en el año 2004, el Corredor Central Norte; y en el año 2010, el Corredor Suroriental. Está prevista la entrada en servicio del Corredor Suroccidental.

El transporte por buses convencionales y sin plataforma reservada está compuesto por tres tipos de servicios: transporte urbano, transporte interparroquial y transporte intraparroquial. Los buses urbanos prestan servicio en 150 rutas a través de 46 operadoras y con una flota de 2.047 vehículos (entre buses tipo y buses convencionales); los buses interparroquiales prestan servicio en 29 rutas por medio de 13 operadoras y 379 buses; y los buses intraparroquiales prestan servicio en 7 rutas por medio de 3 operadoras y 34 buses.

El transporte convencional urbano en relación con Metrobús-Q sirve, aproximadamente, al 70% de la demanda de transporte público de pasajeros.

#### **El objetivo institucional**

El Distrito Metropolitano de Quito se ha propuesto mejorar la calidad general del servicio de transporte público de pasajeros y ampliar su cobertura territorial. Se aspira recuperar la preferencia ciudadana por este modo, frente al auto particular, y así minimizar sus impactos negativos sobre la movilidad, la calidad del aire, la ocupación del espacio público y la seguridad vial.

La propuesta de la implantación de una red de metro en la ciudad, en este contexto, es una oportunidad clave para completar la oferta modal y avanzar, planificada

---

<sup>1</sup> Ver Metro de Madrid, *Informe de Diagnóstico del Sistema Actual de Transporte* [CD], Quito, 2011.

y técnicamente, hacia un Sistema Integrado de Transporte Público, para la reestructuración de los servicios transporte público actualmente ofertados.

Dada la diversidad de agentes implicados en la gestión del transporte público de pasajeros, se propone, en primer lugar y como paso previo a la revisión de las herramientas administrativas vinculadas con la materia, establecer el régimen de responsabilidades de cada participante hacia la consecución del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros, cuya actuación debe inspirarse en una serie de principios básicos que conduzcan los esfuerzos a un punto de llegada único.

La progresiva implantación del Sistema Integrado del Transporte Público de Pasajeros se orienta a la racionalización de los servicios actualmente prestados y su articulación operativa, física, tarifaria, dentro de un marco de principios y reglas adecuados.

### **3. Contexto normativo**

El Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el numeral 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito 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 circunscripción territorial, para lo cual ha tenido competencias exclusivas para expedir las normas que sean necesarias.

Con base en esta competencia, expidió la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, con la que se sustituyó la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Primero, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito. Esta Ordenanza Metropolitana (en adelante "Ordenanza 247"), con sus reformas, es el marco normativo local con el que se ha regulado, entre otros ámbitos, la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito.

Desde la expedición de la Ordenanza 247 se han producido varios cambios relevantes en el ordenamiento jurídico nacional y, de manera particular, en las bases fundamentales de la organización pública y el goce, ejercicio y garantía de los derechos de los individuos. En efecto, se ha aprobado y expedido la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (el "COOTAD") e importantes reformas a la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial ("LOTTTSV").

El artículo 264, numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador (la "Constitución") establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: "Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal", competencia que le corresponde, también y de confor-

midad con el artículo 266 *ibidem*, a los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos. El mismo contenido consta en el literal f) del artículo 55 (en concordancia con el artículo 85) del COOTAD.

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;

De conformidad con el artículo 51 de la LOTTTSV, los servicios de transporte terrestre se clasifican en: público, comercial y por cuenta propia; y, en lo que respecta al transporte público, el artículo 52 *ibidem* establece que “[e]l Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas [...]”.

El artículo 53 de la LOTTTSV prohíbe toda forma de monopolio y oligopolio en materia de transporte público y, de conformidad con el artículo 55 *ibidem*, “[e]l transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio”; y, “[l]as rutas y frecuencias a nivel nacional son propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación”.

El artículo 56 de la LOTTTSV determina que “[e]l servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas”, de modo que, la ley de la materia prevé la intervención pública y privada en la prestación del servicio.

En este contexto, de conformidad con los artículos 274 y siguientes del COOTAD, los gobiernos descentralizados autónomos pueden prestar los servicios y ejecutar las obras que son de su competencia mediante gestión directa o gestión delegada. La gestión directa, de conformidad con los artículos 276 y siguientes del COOTAD, comprende la gestión institucional directa, la gestión a través de la creación de empresas públicas y la gestión por contrato. La gestión delegada, en cambio, supone la participación privada en la prestación del servicio público.

La modificación del contexto normativo en el que se expidió la Ordenanza 247 exige su ajuste y, en este sentido, las reformas necesarias deben confluir en la consecución de los objetivos institucionales planteados.

#### 4. Contenido

La “Ordenanza Metropolitana que establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros” se estructura en tres capítulos y sus disposiciones transitorias, reformatorias y derogatorias.

El Capítulo I, en dos secciones, establece la definición, organización, composición y administración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y los principios que lo inspiran.

En el Capítulo II se regulan las facultades y competencias de la autoridad pública en la regulación, planificación, control y gestión del transporte público de pasajeros, en los términos del COOTAD.

El Capítulo III se lo dedica a establecer el régimen de gestión directa y por delegación del servicio de transporte público de pasajeros.

Finalmente, a través del régimen de transición se determinan plazos referidos a la aplicación de los contenidos normativos del régimen general en lo que respecta al Corredor Suroccidental y la generación de la caja común y cámara de compensación en el Subsistema de Transporte Convencional. Las disposiciones derogatorias y reformatorias permiten iniciar el proceso de codificación de los que será, en su momento, el Libro de la Movilidad en el Código Metropolitano.



## EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Visto, el informe [número y fecha] de la Comisión de Movilidad.

### CONSIDERANDO:

- Que,** el artículo 264, numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador (la “Constitución”) establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal”,* sin perjuicio del principio de ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos previsto en el artículo 260 de la Constitución, en concordancia con el artículo 126 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (“COOTAD”).
- Que,** de conformidad con el artículo 266 de la Constitución, los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos, entre otras, ejercen las mismas competencias que los gobiernos municipales.
- Que,** el literal f) del artículo 55 (en concordancia con el artículo 85) del COOTAD establece que: *“Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: [...] f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal”.* El mismo contenido consta en la letra q) del artículo 84 del COOTAD.
- 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 (en adelante “LOTTTSV”), prescribe que *“Los municipios que actualmente ejerzan competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones 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 circunscripción

territorial, para lo cual ha tenido competencias exclusivas para expedir las normas que sean necesarias.

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

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

**Que,** de conformidad con el artículo 51 de la LOTTTSV, los servicios de transporte terrestre se clasifican en: público, comercial y por cuenta propia.

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

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

**Que,** el artículo 56 de la LOTTTSV determina que “[e]l servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas”.

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

**Que,** para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Distrito Metropolitano de Quito, mediante Ordenanza Metropolitana No. 314, publicada en Registro Oficial 246, de 29 de julio de 2010, ha creado la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; y, ha empleado, en lo que ha sido necesario, la modalidad de gestión por contra-

to de conformidad con el artículo 278 del COOTAD y la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública y sus normas derivadas.

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

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

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

**EXPIDE:**

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

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

**Comentario [c1]:** Se ha omitido la referencia a la OM 247. Obs. DTrujillo

---

**Título ...**

**Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros**

**Capítulo I**

**Normas generales**

**Sección 1**

***Definición, composición y organización***

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

**Art. ... (2).- Composición.-**

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

- a) Conjunto de normas administrativas y reglas técnicas expedidas por la autoridad competente en el Distrito Metropolitano de Quito.
- b) Las políticas e instrumentos de planificación, incluidas las rutas y frecuencias, determinados por la autoridad competente en el Distrito Metropolitano de Quito.
- c) Los órganos y entidades del Distrito Metropolitano de Quito con facultades de rectoría, planificación, regulación, control y gestión del servicio de transporte público de pasajeros.
- d) Las personas naturales o jurídicas de Derecho privado integradas a la gestión del servicio de transporte público, en virtud de un título habilitante o contrato. Para mayor claridad, entre estas personas, se incluye, sin que su enunciación constituya una limitación, las Operadoras, sean estas cooperativas o sociedades mercantiles que a la fecha de incorporación de este Título en el ordenamiento jurídico metropolitano, se encuentran prestando el servicio de transporte público de pasajeros, debidamente autorizados por la autoridad competente del Distrito Metropolitano de Quito; los titulares de los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros; y, todos aquellos que en el futuro se vinculen al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con similares propósitos y rol.
- e) Los bienes de dominio público afectos a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.
- f) Los bienes de dominio privado destinados por su titular a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en virtud de un título habilitante o contrato.

**Comentario [c2]:** Se ha añadido y expandido esta disposición a partir de aquí.  
Obs. CTQ

- g) Los procesos y más instrumentos diseñados para la gestión y control del servicio de transporte público de pasajeros.
- h) Cualquier otro servicio conexo o elemento auxiliar, complementario o accesorio que deba ser empleado para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o que se derive de tal prestación.

§2. Los elementos subjetivos previstos en las letras c y d del numeral precedente se denominan "Participantes del Sistema".

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

**Comentario [c3]:** Se ha añadido este párrafo para priorizar la atención al público.  
Obs. DTrujillo

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

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

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

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

por el Administrador del Sistema. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará “Transporte Convencional”.

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

**Comentario [c4]:** Se ha mejorado la redacción del párrafo. Obs. CTQ

## *Sección 2* *Principios del Sistema*

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

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

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

**Comentario [c5]:** Se ha corregido el término mandatorio. Obs. CTQ

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

**Comentario [c6]:** Se ha incorporado este párrafo para priorizar lo tecnológico. Obs. MHeller

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

§1. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros ha de ser diseñado de modo en que la gestión del servicio de transporte público de pasajeros permita la participación de sujetos de Derecho privado y de las empresas públicas metropolitanas que el Distrito Metropolitano de Quito hubiera creado o cree para este propósito.

§2. En la planificación del servicio de transporte público de pasajeros, el Administrador del Sistema seguirá el procedimiento previsto en este Título con el objeto de

determinar el modo de gestión, directa o delegada, que se ha de dar a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

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

**Comentario [c7]:** Todo este principio ha sido ampliado y expandido para darle mayor prioridad al tema del usuario. Obs. DTrujillo y ECabezas

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

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

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

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

(c) Pagar exclusivamente la tarifa vigente.

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

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

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

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

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

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

**Comentario [c8]:** Se ha incorporado con mayor énfasis los temas de atención preferente a las personas con algún grado de vulnerabilidad. Obs. NWray y AMoreno

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

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

**Comentario [c9]:** Se ha aclarado este párrafo su alcance y contenido. Obs. DOrdóñez

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

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

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

- a) Implementar mecanismos de compensación a través de la asignación de rutas y frecuencias vacantes de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido.
- b) Instrumentar formas de intervención y participación del Operador de Transporte afectado en otros Subsistemas de Transporte o sus componentes.
- c) Implementar mecanismos de compensación económica para proceder con la revocatoria o terminación unilateral del título habilitante vigente.

§3. En caso de que el Administrador del Sistema y el Operador de Transporte no pudieren concretar algún acuerdo en aplicación de los numerales precedentes hasta seis meses antes de la fecha de terminación ordinaria del título habilitante, con-



cluirá las tratativas. Le corresponderá al Administrador del Sistema implementar los correspondientes ajustes en rutas y frecuencias de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido desde la fecha en que terminen los títulos habilitantes de manera ordinaria.

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

## **Capítulo II**

### **Facultades y competencias**

#### **Art. ... (10).- Regulación.-**

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

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

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

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

§1. En el marco del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano y en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito y los restantes Participantes del Sistema, le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

§2. En el marco de las políticas que se hubieren determinado, le corresponde al Administrador del Sistema la formulación y expedición de los instrumentos de

planificación operativa aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

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

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

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

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

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

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

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

- a) Planificar el desarrollo de la infraestructura del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.
- b) Organizar y coordinar, bajo los Principios del Sistema, la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros.
- c) Determinar y administrar las rutas y frecuencias en el Sistema Metropolitano de Transporte Público.
- d) Planificar y administrar la oferta y administrar la demanda del servicio de transporte público de pasajeros y los medios de información al usuario.

**Comentario [c10]:** Se ha aclarado el ámbito de control de cada instancia de la autoridad, en función de sus competencias.  
Obs. DTrujillo

- e) Determinar los estándares de calidad del servicio de transporte público de pasajeros y más requerimientos de orden técnico y operativo aplicables a los componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.
- f) Planificar y administrar los aspectos financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en particular, los mecanismos de recaudación, la caja común, el pago y/o distribución de ingresos en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, Subsistemas de Transporte y/o sus componentes.
- g) Emitir informes de seguimiento y evaluación de cumplimiento de los instrumentos de planificación, contratos, así como de las reglas de carácter técnico y operativo del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, periódicamente y a requerimiento de las autoridades competentes del Distrito Metropolitano de Quito.
- h) Ejecutar todas las acciones que sean requeridas para el correcto funcionamiento del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y que, en general, le son exigibles a un gerente sobre aquello que administra.

**Comentario [c11]:** Se ha añadido esta competencia. Obs. CTQ

### Capítulo III De la gestión del servicio de transporte público

#### *Sección 1* *Operadoras de Transporte Público de Pasajeros*

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

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

**Comentario [c12]:** Se ha incorporado el tema de los contratos. Obs. CTQ

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

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

## *Sección 2* *Gestión directa*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### *Sección 3 Gestión delegada*

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

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

§2. Las Operadoras de Transporte a quienes se les hubiera delegado la gestión del servicio de transporte público de pasajeros, en el ejercicio de su actividad, se sujetarán al ordenamiento jurídico metropolitano que les es aplicable, a los instrumen-

**Comentario [c13]:** No se puede poner bajo el mismo régimen a los contratistas de la empresa pública (contratación pública) que a las operadoras beneficiarias de una concesión (ley de tránsito). Obs. DTrujillo

**Comentario [c14]:** Se ha incorporado el tema de los contratos. Obs. CTQ

ros de planificación, reglas técnicas y operativas expedidos por el Administrador del Sistema y a sus contratos de operación.

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

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

- a) Convocará a las Operadoras de Transporte que sean titulares de títulos habilitantes en las zonas de influencia del Subsistema de Transporte o sus componentes que se encontraran prestando el servicio de transporte público de pasajeros, para procurar arribar a acuerdos para su intervención en la gestión u operación del servicio de transporte público de pasajeros en el Subsistema y/o sus componentes.
- b) Durante noventa días calendario las Operadoras de Transporte y el Administrador del Sistema buscarán un acuerdo que permita ajustar la intervención de las Operadoras de Transporte a los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema. Para mayor claridad, el Administrador del Sistema podrá llegar a acuerdos con una o varias de las Operadoras, si ello no fuera posible con todas las Operadoras convocadas para este propósito.
- c) En caso de que el Administrador del Sistema y todas las Operadoras de Transporte no pudieren llegar a un acuerdo satisfactorio en el plazo periodo previsto en la lerra precedente, en aplicación de los Principios del Sistema previstos en este Título y los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema, éste deberá encomendar la gestión del servicio de transporte público de pasajeros a la empresa pública metropolitana que corresponda.

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

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

**Comentario [c15]:** Esto reemplaza al pedido de "operadoras históricas" que no está definido y es demasiado ambiguo. Obs. CTQ

**Comentario [c16]:** Se ha incorporado el tema de la operación. Obs. CTQ

**Comentario [c17]:** No se ha modificado el plazo por considerarlo prudencial. Obs. CTQ

**Comentario [c18]:** Esta aclaración abre la posibilidad de que la autoridad pueda acordar por separado si es que no ha habido un acuerdo global. Obs. CTQ

---

## Disposiciones generales

### Única.-

§1. Prohibese al Administrador del Sistema otorgar o renovar contratos de operación para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros a Operadoras en las que se hubiere incurrido en cualquier forma de Concentración de Capital Restringida o Concentración Control Restringido.

§2. Se consideran formas de Concentración de Capital Restringida o Concentración Control Restringido cualquiera de las siguientes:

(a) Cuando una misma persona natural o jurídica, sus parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, o cualquiera de sus empresas o partes relacionadas según los términos de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, sea titular en una Operadora, organizada como compañía, de una participación en el capital social igual o superior al veinte por ciento, siempre que esta participación tenga como antecedente cualquier aportación distinta a los vehículos afectos a la prestación del servicio público de pasajeros.

(b) Cuando en el capital social de una Operadora, organizada en compañía, no refleje la participación de los titulares de los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros de manera proporcional. Para mayor claridad, se considera que el capital social de una Operadora refleja, de manera proporcional, la titularidad de los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros, cuando el valor de las acciones o participaciones sociales de cada accionista o socio corresponde al valor de mercado de los vehículos de su propiedad que ha vinculado a la operación.

(c) Cuando la administración de una Operadora, organizada en compañía, no se ejerza de manera alternada. Para este propósito se considerará la alternancia del representante legal y de los miembros de los órganos directivos en los últimos cinco años previos a la fecha en que deba otorgarse o renovarse el correspondiente contrato de operación.

### Disposiciones transitorias

**Primera.**-Para la implementación del componente del Subsistema Metrobús-Q identificado como "Corredor Suroccidental", el Administrador del Sistema actuará de conformidad con el procedimiento de delegación a la iniciativa privada previsto en el artículo innumerado 21 agregado por esta Ordenanza Metropolitana. En lo

**Comentario [c19]:** Se ha incorporado toda esta disposición para tratar el tema de la concentración de capital o control en las operadoras. Obs. MSCorral y CTQ

que respecta al plazo se computará aquel que hubiere transcurrido o hubiere sido empleado en las tratativas hasta la fecha de expedición de esta Ordenanza de conformidad con los informes de la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

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

**Tercera.-** Las Operadoras de Transporte arbitrarán las medidas que sean necesarias para organizar el mecanismo de caja común y cámara de compensación en el plazo previsto en el ordenamiento jurídico nacional, en coordinación con el Administrador del Sistema y de conformidad con sus instrumentos de planificación.

**Cuarta.-**

§1. El Administrador del Sistema queda autorizado para que, de manera excepcional y en el transcurso de los siguientes doce meses calendario contados desde la vigencia de esta Ordenanza, pueda otorgar con arreglo al ordenamiento jurídico nacional y metropolitano los informes previos para la constitución de compañías o cooperativas promovidas por los titulares de los vehículos afectos a la prestación del servicio público de pasajeros que se encuentren actualmente integrados a una Operadora en la que se hubiere incurrido en cualquier forma de Concentración de Capital Restringida o Concentración Control Restringido.

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

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

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

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

**Comentario [c20]:** La Ley de Tránsito establece 5 años a partir de su expedición; es decir el plazo culmina en octubre del 2013. Ampliar o apretar el plazo puede generar conflictos legales. Obs. DTrujillo y CTQ



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

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

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

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

#### **Disposiciones reformatorias y derogatorias**

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

- a) Agréguese como parte del Título innumerado introducido mediante esta Ordenanza, como capítulos.
- b) Renumérense secuencialmente a partir del número IV.

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

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

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

#### **Disposición Final**

Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, el ... .

Sr. Jorge Albán  
**PRIMER VICEPRESIDENTE DEL  
CONCEJO METROPOLITANO DE  
QUITO**

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

<b>CERTIFICADO DE DISCUSIÓN</b>
---------------------------------

La infrascrita Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente Ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de ... - Quito,

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

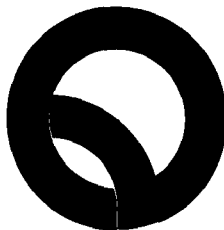
**ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.-** Distrito Metropolitano de Quito,

#### **EJECÚTESE:**

Dr. Augusto Barrera Guarderas  
**ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

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

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



Secretaría  
**General del  
Concejo**

**OBSERVACIONES RECIBIDAS EN PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE  
ORDENANZA QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL SISTEMA  
METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS**

1. Observaciones Ec. Dénnecey Trujillo (documento adjunto).
2. Profundizar y analizar la calidad y seguridad del servicio en general y el dirigido a grupos vulnerables. (Dr. Norman Wray).
3. Incluir temas de eficiencia y del respeto de los derechos de los usuarios. (Ec. Elizabeth Cabezas).
4. Evaluar la inclusión de tecnología disponible en el mundo que permita controles de tiempo, eficiencia, cumplimiento de rutas, GPS, cobradores automáticos. (Dra. Mónica Heller).
5. Incluir previo segundo debate una presentación del diagnóstico actual del sistema de transporte. (Alonso Moreno).
6. Incluir en la ordenanza elementos de inclusión, equidad y solidaridad y además de obligatoriedad de gestión de los operadores. (Alonso Moreno).
7. Revisar la prohibición constante en el artículo 8, respecto al monopolio y oligopolio, esto en función de la naturaleza del metro. (Ing. Diego Ordóñez).

f PAB / Enero 23 de 2012.



Agregar expte para  
Análisis de  
Comisión

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

Oficio 00060 -2012-DT-MDMQ.

Quito, **DESPACHADO 19 ENE 2012**

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

De mi consideración:

Por el presente, me permito hacer llegar las observaciones al proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece el Régimen Jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, a tratarse en el punto V del orden del día de la Sesión Ordinaria de Concejo Metropolitano, de fecha jueves 19 de enero de 2012, a las 08h30, con el fin de que estas sean incorporadas luego de su tratamiento:

1. Elimínese el Artículo 1, ya que este proyecto de ordenanza no sustituye los Párrafos III y IV de la Ordenanza Metropolitana No. 247, ya que estos párrafos ya fueron sustituidos por la Ordenanza Metropolitana 312, misma que a su vez sería derogada por el presente proyecto de ordenanza.

En consideración a esto, propongo que simplemente al final de este proyecto de ordenanza conste como una Disposición final la derogatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 312.

2. Siendo el usuario del servicio de transporte público, el factor fundamental para la creación de este sistema y su normativa, este no se está considerando ni como

CONCEJO METROPOLITANO SECRETARIA GENERAL RECEPCION DE DOCUMENTOS  
FECHA: 19 ENE 2012  
HORA: 9:40 - 3:45  
NOMBRE: [Handwritten signature]



CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

*Dénnecy Trujillo Verdesoto*

CONCEJALA  
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

elemento del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, ni normados sus derechos y obligaciones; por lo tanto debe incorporarse un capítulo que regule sus derechos y establezca al Administrador del Sistema como la entidad que los garantice y vele por su cumplimiento a través de sus competencias de regulación y control, dando así cumplimiento a lo que establece la Constitución de la República del Ecuador, en general el título II De los Derechos, Sección IX, artículo 52 y subsiguientes, los mismos que deben ser obligatoriamente incorporados en la parte considerativa de este proyecto de ordenanza y principalmente en su parte dispositiva.

3. Agréguese como literal del Art. ...(2) que hace referencia a la composición del Sistema los usuarios del servicio de transporte público.
4. El Art ... (6) debería ir incluido en el capítulo propuesto en el numeral 2 de este documento.
5. En el numeral 1 del Art. ... (12) en la tercera línea no debe estar establecido como competencia "la evaluación del cumplimiento de las políticas" sino el control del cumplimiento de la normativa.
6. Que los literales d) y e) del Art. ... (14) se unifiquen en términos de regulación.
7. Respecto al Art ... (18) y del Art. ... (19), en caso de emplearse el procedimiento de delegación de la gestión directa por contrato, estos contratistas por estar sujetos exclusivamente a los contratos de servicios que hubieran suscrito, no estarían compitiendo en igualdad de condiciones que las operadoras que prestan el servicio de transporte público mediante el título habilitante, por tanto no se estaría impulsando la justa competencia en igualdad de condiciones sino todo lo contrario. Por ende en el caso de darse la gestión directa por contrato, los contratistas deben regirse al mismo marco jurídico de las operadoras, con la misma reglamentación, control y sanciones.



CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

*Dénecy Trujillo Verdesoto*

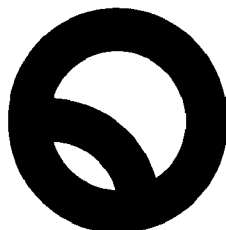
CONCEJALA  
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

8. Respecto de la Disposición Transitoria Tercera, que hace referencia a los mecanismos de Caja común y cámara de compensación, estos deben ser aplicados a la brevedad posible, en un plazo máximo de seis meses y no de dos años como se propone, para que sea esta Administración Metropolitana la encargada de velar por el cumplimiento de estas disposiciones.

Atentamente,

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

F.P.-A.B.  
2012-01-19



**Secretaría  
General del  
Concejo**

Informe N° IC-O-2011-556

**COMISIÓN DE MOVILIDAD  
-EJE TERRITORIAL-**

ORDENANZA	FECHA	SUMILLA
PRIMER DEBATE:	19.01.2012	f
SEGUNDO DEBATE:		
OBSERVACIONES: 19.01.2012: Aprobado con observaciones f		

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:

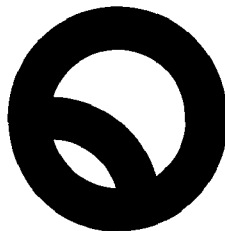
**1.- ANTECEDENTES:**

En sesión extraordinaria realizada el 14 de noviembre de 2011, la Comisión de Movilidad conoció y aprobó el proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece el Régimen Jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

**2.- INFORME LEGAL:**

Mediante oficio No. 830 de 23 de diciembre de 2011, a fojas 2 del expediente No. 2011-2098, el Dr. Pablo Sarzosa Játiva, Subprocurador Metropolitano, emite el informe legal respectivo, el mismo que en su parte pertinente señala:

*"(...) En referencia al Oficio No. SG 5030 recibido en esta Dependencia el 21 de diciembre de 2011, atinente al proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece el Régimen del Sistema Metropolitano de Transporte, Procuraduría Metropolitana emite informe favorable sobre el contenido del documento que se ha remitido a esta Dependencia.*



**Secretaría  
General del  
Concejo**

*La oportunidad, mérito y conveniencia de las decisiones políticas y de gestión incorporadas en el proyecto, son de competencia del gobierno y administración del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (...)"*.


### **3.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN:**

La Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria realizada el 14 de noviembre de 2011, 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 el proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece el Régimen Jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, cuyo texto se adjunta.

Dictamen que la Comisión pone a consideración del Concejo Metropolitano.

A rentamente,

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

  
Ing. María Sol Corral  
**Concejala**

Adjunto expediente y proyecto de Ordenanza  
Juan Carlos Meza Aguinaga



## ORDENANZA MUNICIPAL No.

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Visto el Informe No. IC-O-2011-556 de 14 de noviembre de 2011, expedido por la Comisión de Suelo y Ordenamiento Territorial.

#### CONSIDERANDO:

- Que,** el artículo 264, numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador (la "Constitución") establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: *"Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal"*, sin perjuicio del principio de ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos previsto en el artículo 260 de la Constitución, en concordancia con el artículo 126 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización ("COOTAD").
- Que,** de conformidad con el artículo 266 de la Constitución, los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos, entre otras, ejercen las mismas competencias que los gobiernos municipales.
- Que,** el literal f) del artículo 55 (en concordancia con el artículo 85) del COOTAD establece que: *"Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: [...] f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal"*. El mismo contenido consta en la letra q) del artículo 84 del COOTAD.
- 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 (en adelante "LOTTTSV"), prescribe que *"Los municipios que actualmente ejerzan competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones 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

## ORDENANZA MUNICIPAL No.

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 circunscripción territorial, para lo cual ha tenido competencias exclusivas para expedir las normas que sean necesarias.

- Que,** mediante la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, se expidió la Ordenanza Metropolitana Sustitutiva de la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Primero, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que regula, entre otros ámbitos, la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito (en adelante "Ordenanza 247").
- Que,** el artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 312, publicada en el Registro Oficial No. 29 de junio de 2010, sustituyó los párrafos III y IV de la Ordenanza 247 e introdujo otras reformas a la referida Ordenanza 247.
- Que,** de conformidad con el artículo 51 de la LOTTTSV, los servicios de transporte terrestre se clasifican en: público, comercial y por cuenta propia.
- Que,** el artículo 52 de la LOTTTSV establece que "[e]l Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas [...]"; y, el artículo 53 ibídem prohíbe toda forma de monopolio o oligopolio en el transporte terrestre.
- Que,** de conformidad con el artículo 55 de la LOTTTSV, [e]l transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio"; y, "[l]as rutas y frecuencias a nivel nacional son propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación".
- Que,** el artículo 56 de la LOTTTSV determina que "[e]l servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas".
- Que,** de conformidad con los artículos 274 y siguientes del COOTAD, los gobiernos descentralizados autónomos pueden prestar los servicios y ejecutar las obras que son de su competencia mediante gestión directa o gestión delegada. La gestión directa, de conformidad con los artículos 276 y siguientes del COOTAD,

## ORDENANZA MUNICIPAL No.

comprende la gestión institucional directa, la gestión a través de la creación de empresas públicas y la gestión por contrato.

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

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

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

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

**EXPIDE:**

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

**Artículo 1.-** Sustitúyese los Párrafos III, "Del Sistema de Transporte Metrobús-Q", y IV, "Del servicio de alimentación", de la Ordenanza Metropolitana No. 247, publicada en el Registro Oficial No. 295, de 14 de marzo de 2008, sustituidos por la Ordenanza Metropolitana No. 312, publicada en el Registro Oficial No. 224, de 29 de junio de 2010, por el texto siguiente:

## ORDENANZA MUNICIPAL No.

### Título ...

### Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros

#### Capítulo I

#### Normas generales

#### Sección 1

#### Definición, composición y organización

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

#### **Art. ... (2).- Composición.-**

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

- a) Conjunto de normas administrativas y reglas técnicas expedidas por la autoridad competente en el Distrito Metropolitano de Quito.
- b) Las políticas e instrumentos de planificación, incluidas las rutas y frecuencias, determinados por la autoridad competente en el Distrito Metropolitano de Quito.
- c) Los órganos y entidades del Distrito Metropolitano de Quito con facultades de rectoría, planificación, regulación, control y gestión del servicio de transporte público de pasajeros.
- d) Las personas naturales o jurídicas de Derecho privado integradas a la gestión del servicio de transporte público, en virtud de un título habilitante o contrato.

## ORDENANZA MUNICIPAL No.

- e) Los bienes de dominio público afectos a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.
  - f) Los bienes de dominio privado destinados por su titular a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en virtud de un título habilitante o contrato.
  - g) Los procesos y más instrumentos diseñados para la gestión y control del servicio de transporte público de pasajeros.
  - h) Cualquier otro servicio conexo o elemento auxiliar, complementario o accesorio que deba ser empleado para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o que se derive de tal prestación.
2. Los elementos subjetivos previstos en las letras c y d del numeral precedente se denominan "Participantes del Sistema".

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

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

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

- a) Subsistema de transporte masivo de pasajeros, constituido por los elementos y/o componentes vinculados a las líneas del metro que, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Metro de Quito".
- b) Subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos (*bus rapid transit* -BRT), constituido por los elementos y/o componentes

## ORDENANZA MUNICIPAL No.

vinculados con los corredores troncales y alimentadores que, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Metrobús-Q".

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

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

### Sección 2

#### Principios del Sistema

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

1. Es deber y obligación de los Participantes del Sistema arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para conseguir que los servicios y los elementos físicos, operativos y financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se integren.
2. El Administrador del Sistema es responsable de determinar el calendario y mecanismos de integración de los distintos componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con carácter mandatario para todos los Participantes del Sistema.

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

## ORDENANZA MUNICIPAL No.

1. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros ha de ser diseñado de modo en que la gestión del servicio de transporte público de pasajeros permita la participación de sujetos de Derecho privado conjuntamente con las empresas públicas metropolitanas que el Distrito Metropolitano de Quito hubiera creado o cree para este propósito.

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

**Art. ... (6).- Principio de atención prioritaria al usuario.-** El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros tiene como objetivo esencial la prestación de un servicio de óptima calidad al usuario; en tal virtud, las actuaciones públicas o privadas deberán enfocarse hacia el cumplimiento de este objetivo, con preferencia a cualquier otro tipo de interés legítimo de los Participantes del Sistema. En su diseño se deberá prestar especial atención a los usuarios que requieren atención preferente, tales como niños, niñas y adolescentes, adultos mayores, discapacitados y mujeres embarazadas.

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

**Art. ... (8).- Monopolios y oligopolios.-** Se prohíbe toda forma de monopolio y oligopolio en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

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

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

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

## ORDENANZA MUNICIPAL No.

- a) Implementar mecanismos de compensación a través de la asignación de rutas y frecuencias vacantes de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido.
  - b) Instrumentar formas de intervención y participación del Operador de Transporte afectado en otros Subsistemas de Transporte o sus componentes.
  - c) Implementar mecanismos de compensación económica para proceder con la revocatoria o terminación unilateral del título habilitante vigente.
3. En caso de que el Administrador del Sistema y el Operador de Transporte no pudieren concretar algún acuerdo en aplicación de los numerales precedentes hasta seis meses antes de la fecha de terminación ordinaria del título habilitante, concluirá las tratativas. Le corresponderá al Administrador del Sistema implementar los correspondientes ajustes en rutas y frecuencias de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido desde la fecha en que terminen los títulos habilitantes de manera ordinaria.
4. En caso de que los títulos habilitantes se extingan o terminen anticipadamente y de manera extraordinaria por alguna de las causas previstas en el ordenamiento jurídico nacional o metropolitano, los ajustes en rutas y frecuencias, de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido, se efectuará desde dicha fecha.

## Capítulo II

### Facultades y competencias

#### Art. ... (10).- Regulación.-

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

2. La expedición de reglas de carácter técnico y operativo del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, los Subsistemas de Transporte Público o sus componentes es competencia del órgano u organismo responsable de la



## ORDENANZA MUNICIPAL No.

administración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito (el "Administrador del Sistema").

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

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

1. En el marco del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano y en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito, le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

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

### **Art. ... (12).- Control.-**

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

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

3. El ejercicio de la potestad sancionadora en materia de transporte público de pasajeros le corresponde al órgano u organismo que sea determinado en el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con la Ley de Tránsito,

## ORDENANZA MUNICIPAL No.

Transporte Terrestre y Seguridad Vial y el ordenamiento metropolitano, en lo que no fuere incompatible con la referida Ley.

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

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

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

- a) Planificar el desarrollo de la infraestructura del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.
- b) Organizar y coordinar, bajo los Principios del Sistema, la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros.
- c) Determinar y administrar las rutas y frecuencias en el Sistema Metropolitano de Transporte Público.
- d) Planificar y administrar la oferta del servicio de transporte público de pasajeros y los medios de información al usuario.
- e) Administrar la demanda de servicios de transporte público de pasajeros.
- f) Determinar los estándares de calidad del servicio de transporte público de pasajeros y más requerimientos de orden técnico y operativo aplicables a los componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.
- g) Planificar y administrar los aspectos financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en particular, los mecanismos de recaudación, la caja común, el pago y/o distribución de ingresos en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, Subsistemas de Transporte y/o sus componentes.

## ORDENANZA MUNICIPAL No.

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

### Capítulo III

#### De la gestión del servicio de transporte público

#### Sección 1

#### Operadoras de Transporte Público de Pasajeros

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

1. En el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros le corresponde la prestación misma del servicio de transporte a las Operadoras de transporte público de pasajeros (los "Operadoras de Transporte"), los que actuarán con sujeción a los instrumentos de planificación, reglas de carácter operativo y técnico expedidas por el Administrador del Sistema y, en el caso que corresponda, de conformidad con sus respectivos contratos de operación.
2. Les corresponde a las Operadoras de Transporte, en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, la función específica de prestar el servicio de transporte terrestre, entendido como el traslado de personas de un lugar a otro, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema, empleando para el efecto los medios humanos y materiales de los que disponga según la modalidad de gestión aplicable y en sujeción al ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.
3. El Administrador del Sistema, en ejercicio de sus competencias, podrá, a su sola discreción y atendiendo las necesidades de gestión, delegar a las Operadoras de Transporte o a cualquier otro Participante del Sistema otros servicios o prestaciones auxiliares, complementarios o accesorios al servicio de transporte público de pasajeros.

## ORDENANZA MUNICIPAL No.

### Sección 2

#### Gestión directa

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

1. Son Operadoras de Transporte las empresas públicas metropolitanas que el Distrito Metropolitano de Quito hubiere constituido para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.
2. Las empresas públicas metropolitanas prestarán el servicio de transporte público de pasajeros en los Subsistemas de Transporte o sus componentes que se hubieren determinado en el acto normativo de su constitución y en aquellos que el Administrador del Sistema determine, en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito.
3. Las empresas públicas metropolitanas prestarán el servicio de transporte público de pasajeros en virtud del acto normativo de su creación o la resolución del Administrador del Sistema, por lo que no requerirán de otro título habilitante.
4. La prestación del servicio de transporte público de pasajeros a cargo de las empresas públicas metropolitanas estará sujeta a los instrumentos de planificación y a las reglas de carácter técnico y operativo expedidos por el Administrador del Sistema.
5. La infracción de los instrumentos de planificación y reglas técnicas y operativas expedidas por el Administrador del Sistema hacen personalmente responsables a los servidores de las empresas públicas metropolitanas a cargo de las materias respectivas.

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

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

1. Cuando la empresa pública metropolitana a cargo del servicio de transporte público de pasajeros no cuente con los medios humanos y materiales necesarios para un adecuado cumplimiento de sus funciones podrá emplear la modalidad de gestión

## ORDENANZA MUNICIPAL No.

por contrato, sujetándose al ordenamiento jurídico nacional que regula la contratación pública.

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

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

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

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

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

### **Sección 3**

#### **Gestión delegada**

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

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

## ORDENANZA MUNICIPAL No.

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

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

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

- a) Convocará a las Operadoras de Transporte que sean titulares de títulos habilitantes en las zonas de influencia del Subsistema de Transporte o sus componentes para procurar arribar a acuerdos para su intervención en la gestión del servicio de transporte público de pasajeros en el Subsistema y/o sus componentes.
- b) Durante noventa días calendario las Operadoras de Transporte y el Administrador del Sistema buscarán un acuerdo que permita ajustar la intervención de las Operadoras de Transporte a los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema.
- c) En caso de que el Administrador del Sistema y las Operadoras de Transporte no pudieren llegar a un acuerdo satisfactorio en el plazo período previsto en la letra precedente, en aplicación de los Principios del Sistema previstos en este Título y los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema, éste deberá encomendar la gestión del servicio de transporte público de pasajeros a la empresa pública metropolitana que corresponda.

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

## ORDENANZA MUNICIPAL No.

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

### Disposiciones transitorias

**Primera.-** Para la implementación del componente del Subsistema Metrobús-Q identificado como "Corredor Suroccidental", el Administrador del Sistema actuará de conformidad con el procedimiento de delegación a la iniciativa privada previsto en el artículo innumerado 21 agregado por esta Ordenanza Metropolitana.

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

**Tercera.-** Las Operadoras de Transporte arbitrarán las medidas que sean necesarias para organizar el mecanismo de caja común y cámara de compensación en el plazo de dos años a partir de la vigencia de la presente Ordenanza Metropolitana, en coordinación con el Administrador del Sistema y de conformidad con sus instrumentos de planificación.

### Disposiciones reformativas y derogatorias

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

- a) Agréguese como parte del Título innumerado introducido mediante esta Ordenanza, como capítulos.
- b) Renumerense secuencialmente a partir del número IV.

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

**Tercera.-** Para proceder con la correspondiente codificación, reubíquese los títulos, capítulos, secciones y párrafos del Código Municipal referidos con la movilidad en

**ORDENANZA MUNICIPAL No.**

Libro innumerado, "De la Movilidad", que se agrega por esta Ordenanza, luego del Título innumerado que se incorpora en virtud del artículo 1 de esta Ordenanza.

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

**Disposición Final**

Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, el XX de xxxxxx de 2011.

Sr. Jorge Albán  
**PRIMER VICEPRESIDENTE DEL  
CONCEJO METROPOLITANO DE  
QUITO**

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

**CERTIFICADO DE DISCUSIÓN**

La infrascrita Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente Ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de XX de xxxxxx y el XX de xxxxxxxx de dos mil once.- Quito,

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

**ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.-** Distrito Metropolitano de Quito,

**EJECÚTESE:**

Dr. Augusto Barrera Guarderas  
**ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

CM



**ORDENANZA MUNICIPAL No.**

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

Abg. Patricia Andrade Baroja

**SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

**PRIMER DEBATE**

## EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Visto, el informe [número y fecha] de la Comisión de Movilidad.

### CONSIDERANDO:

- Que,** el artículo 264, numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador (la "Constitución") establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: *"Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal"*, sin perjuicio del principio de ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos previsto en el artículo 260 de la Constitución, en concordancia con el artículo 126 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización ("COOTAD").
- Que,** de conformidad con el artículo 266 de la Constitución, los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos, entre otras, ejercen las mismas competencias que los gobiernos municipales.
- Que,** el literal f) del artículo 55 (en concordancia con el artículo 85) del COOTAD establece que: *"Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: [...] f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal"*. El mismo contenido consta en la letra q) del artículo 84 del COOTAD.
- 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 (en adelante "LOTTTSV"), prescribe que *"Los municipios que actualmente ejerzan competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones 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 circunscripción territorial, para lo cual ha tenido competencias exclusivas para expedir las normas que sean necesarias.

- Que,** mediante la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, se expidió la Ordenanza Metropolitana Sustitutiva de la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Primero, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que regula, entre otros ámbitos, la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito (en adelante "Ordenanza 247").
- Que,** el artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 312, publicada en el Registro Oficial No. 29 de junio de 2010, sustituyó los párrafos III y IV de la Ordenanza 247 e introdujo otras reformas a la referida Ordenanza 247.
- Que,** de conformidad con el artículo 51 de la LOTTTSV, los servicios de transporte terrestre se clasifican en: público, comercial y por cuenta propia.
- Que,** el artículo 52 de la LOTTTSV establece que "[e]l Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas [...]"; y, el artículo 53 ibídem prohíbe toda forma de monopolio o oligopolio en el transporte terrestre.
- Que,** de conformidad con el artículo 55 de la LOTTTSV, *[e]l transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio"; y, "[l]as rutas y frecuencias a nivel nacional son propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación".*
- Que,** el artículo 56 de la LOTTTSV determina que "[e]l servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas".
- Que,** de conformidad con los artículos 274 y siguientes del COOTAD, los gobiernos descentralizados autónomos pueden prestar los servicios y ejecutar las obras que son de su competencia mediante gestión directa o gestión delegada. La gestión directa, de conformidad con los artículos 276 y siguientes del COOTAD, comprende la gestión institucional directa, la gestión a través de la creación de empresas públicas y la gestión por contrato.
- Que,** para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Distrito Metropolitano de Quito, mediante Ordenanza Metropolitana No. 314, publicada en Registro Oficial 246, de 29 de julio de 2010, ha creado la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; y, ha empleado, en lo que ha sido necesario, la modalidad de gestión por contrato de conformidad con el artículo 278 del COOTAD y la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública y sus normas derivadas.
- Que,** en la actualidad el servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito se lo presta a través de los medios integrados a los

subsistemas Metrobús-Q y convencional, que se encuentran regulados a través de la Ordenanza 247 y sus reformas.

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

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

**EXPIDE:**

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

**Artículo 1.-** Sustitúyese los Párrafos III, "Del Sistema de Transporte Metrobús-Q", y IV, "Del servicio de alimentación", de la Ordenanza Metropolitana No. 247, publicada en el Registro Oficial No. 295, de 14 de marzo de 2008, sustituidos por la Ordenanza Metropolitana No. 312, publicada en el Registro Oficial No. 224, de 29 de junio de 2010, por el texto siguiente:

---

**Título ...**

**Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros**

**Capítulo I**

**Normas generales**

**Sección 1**

***Definición, composición y organización***

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

**Art. ... (2).- Composición.-**

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

- a) Conjunto de normas administrativas y reglas técnicas expedidas por la autoridad competente en el Distrito Metropolitano de Quito.
- b) Las políticas e instrumentos de planificación, incluidas las rutas y frecuencias, determinados por la autoridad competente en el Distrito Metropolitano de Quito.
- c) Los órganos y entidades del Distrito Metropolitano de Quito con facultades de rectoría, planificación, regulación, control y gestión del servicio de transporte público de pasajeros.
- d) Las personas naturales o jurídicas de Derecho privado integradas a la gestión del servicio de transporte público, en virtud de un título habilitante o contrato.
- e) Los bienes de dominio público afectos a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.
- f) Los bienes de dominio privado destinados por su titular a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en virtud de un título habilitante o contrato.
- g) Los procesos y más instrumentos diseñados para la gestión y control del servicio de transporte público de pasajeros.
- h) Cualquier otro servicio conexo o elemento auxiliar, complementario o accesorio que deba ser empleado para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o que se derive de tal prestación.

§2. Los elementos subjetivos previstos en las letras c y d del numeral precedente se denominan "Participantes del Sistema".

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

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

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

- a) Subsistema de transporte masivo de pasajeros, constituido por los elementos y/o componentes vinculados a las líneas del metro que, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Metro de Quito".
- b) Subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos (*bus rapid transit* -BRT), constituido por los elementos y/o componentes vinculados con los corredores troncales y alimentadores que, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Metrobús-Q".
- c) Subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, con sus elementos y/o componentes, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Transporte Convencional".

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

## *Sección 2* *Principios del Sistema*

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

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

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

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

§1. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros ha de ser diseñado de modo en que la gestión del servicio de transporte público de pasajeros permita la participación de sujetos de Derecho privado conjuntamente con las empresas públicas metropolitanas que el Distrito Metropolitano de Quito hubiera creado o cree para este propósito.

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

**Art. ... (6).- Principio de atención prioritaria al usuario.-** El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros tiene como objetivo esencial la prestación de un servicio de óptima calidad al usuario; en tal virtud, las actuaciones públicas o privadas deberán enfocarse hacia el cumplimiento de este objetivo, con preferencia a cualquier otro tipo de interés legítimo de los Participantes del Sistema. En su diseño se deberá prestar especial atención a los usuarios que requieren atención preferente, tales como niños, niñas y adolescentes, adultos mayores, discapacitados y mujeres embarazadas.

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

**Art. ... (8).- Monopolios y oligopolios.-** Se prohíbe toda forma de monopolio y oligopolio en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

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

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

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

- a) Implementar mecanismos de compensación a través de la asignación de rutas y frecuencias vacantes de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido.
- b) Instrumentar formas de intervención y participación del Operador de Transporte afectado en otros Subsistemas de Transporte o sus componentes.

- c) Implementar mecanismos de compensación económica para proceder con la revocatoria o terminación unilateral del título habilitante vigente.

§3. En caso de que el Administrador del Sistema y el Operador de Transporte no pudieren concretar algún acuerdo en aplicación de los numerales precedentes hasta seis meses antes de la fecha de terminación ordinaria del título habilitante, concluirá las tratativas. Le corresponderá al Administrador del Sistema implementar los correspondientes ajustes en rutas y frecuencias de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido desde la fecha en que terminen los títulos habilitantes de manera ordinaria.

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

## **Capítulo II**

### **Facultades y competencias**

#### **Art. ... (10).- Regulación.-**

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

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

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

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

§1. En el marco del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano y en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito, le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.



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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Planificar el desarrollo de la infraestructura del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.
- b) Organizar y coordinar, bajo los Principios del Sistema, la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros.
- c) Determinar y administrar las rutas y frecuencias en el Sistema Metropolitano de Transporte Público.
- d) Planificar y administrar la oferta del servicio de transporte público de pasajeros y los medios de información al usuario.
- e) Administrar la demanda de servicios de transporte público de pasajeros.

- f) Determinar los estándares de calidad del servicio de transporte público de pasajeros y más requerimientos de orden técnico y operativo aplicables a los componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.
- g) Planificar y administrar los aspectos financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en particular, los mecanismos de recaudación, la caja común, el pago y/o distribución de ingresos en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, Subsistemas de Transporte y/o sus componentes.
- h) Ejecutar todas las acciones que sean requeridas para el correcto funcionamiento del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y que, en general, le son exigibles a un gerente sobre aquello que administra.

### **Capítulo III**

#### **De la gestión del servicio de transporte público**

##### *Sección 1*

##### *Operadoras de Transporte Público de Pasajeros*

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

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

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

§3. El Administrador del Sistema, en ejercicio de sus competencias, podrá, a su sola discreción y atendiendo las necesidades de gestión, delegar a las Operadoras de Transporte o a cualquier otro Participante del Sistema otros servicios o prestaciones auxiliares, complementarios o accesorios al servicio de transporte público de pasajeros.

##### *Sección 2*

##### *Gestión directa*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### *Sección 3* *Gestión delegada*

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

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

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

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

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

- a) Convocará a las Operadoras de Transporte que sean titulares de títulos habilitantes en las zonas de influencia del Subsistema de Transporte o sus componentes para procurar arribar a acuerdos para su intervención en la gestión del servicio de transporte público de pasajeros en el Subsistema y/o sus componentes.

- b) Durante noventa días calendario las Operadoras de Transporte y el Administrador del Sistema buscarán un acuerdo que permita ajustar la intervención de las Operadoras de Transporte a los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema.
- c) En caso de que el Administrador del Sistema y las Operadoras de Transporte no pudieran llegar a un acuerdo satisfactorio en el plazo periodo previsto en la letra precedente, en aplicación de los Principios del Sistema previstos en este Título y los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema, éste deberá encomendar la gestión del servicio de transporte público de pasajeros a la empresa pública metropolitana que corresponda.

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

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

---

### **Disposiciones transitorias**

**Primera.-** Para la implementación del componente del Subsistema Metrobús-Q identificado como "Corredor Suroccidental", el Administrador del Sistema actuará de conformidad con el procedimiento de delegación a la iniciativa privada previsto en el artículo innumerado 21 agregado por esta Ordenanza Metropolitana.

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

**Tercera.-** Las Operadoras de Transporte arbitrarán las medidas que sean necesarias para organizar el mecanismo de caja común y cámara de compensación en el plazo de dos años a partir de la vigencia de la presente Ordenanza Metropolitana, en coordinación con el Administrador del Sistema y de conformidad con sus instrumentos de planificación.

### **Disposiciones reformatorias y derogatorias**

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

- a) Agréguese como parte del Título innumerado introducido mediante esta Ordenanza, como capítulos.
- b) Renumérense secuencialmente a partir del número IV.

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

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

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

#### **Disposición Final**

Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, el XX de xxxxxx de 2011.

Sr. Jorge Albán  
**PRIMER VICEPRESIDENTE DEL  
CONCEJO METROPOLITANO DE  
QUITO**

Abg. Patricia Andrade Baroja  
**SECRETARIA GENERAL  
DELCONCEJO METROPOLITANO DE  
QUITO**

#### **CERTIFICADO DE DISCUSIÓN**

La infrascrita Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente Ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de XX de xxxxxxxx y el XX de xxxxxxxx de dos mil once.- Quito,

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

**ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.-** Distrito Metropolitano de Quito,

**EJECÚTESE:**

**Dr. Augusto Barrera Guarderas  
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

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

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



**Procuraduría  
Metropolitana**

Novidad F  
②

2011-2098

Quito, 23 de diciembre de 2011

Oficio No. 000830

Expediente No. 4252-2011

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

*Ref.: Oficio No. SG 5030 de 15 de diciembre de 2011*

De mi consideración:

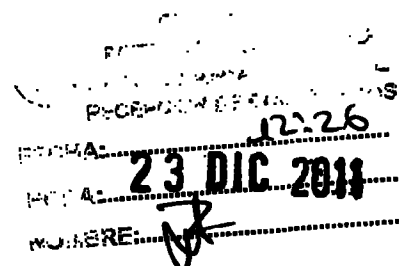
En referencia al Oficio No. SG 5030 recibido en esta Dependencia el 21 de diciembre de 2011, atinente al proyecto de "Ordenanza Metropolitana que establece el Régimen del Sistema Metropolitano de Transporte", Procuraduría Metropolitana emite informe favorable sobre el contenido del documento que se ha remitido a esta Dependencia.

La oportunidad, mérito y conveniencia de las decisiones políticas y de gestión incorporadas en el proyecto, son de competencia del gobierno y administración del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

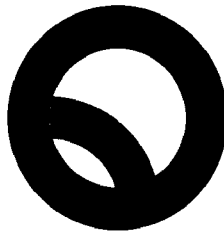
Atentamente,

  
**Pablo Sarzosa Játiva**  
**SUBPROCURADOR METROPOLITANO**

c.c. Concejal Patricio Ubidia, Presidente de la Comisión de Movilidad.







Secretaría  
General del  
Concejo

4252-2011

P.S.

①

SG

5030

5 DIC 2011

✓ Doctor  
Ernesto Guarderas Izquierdo  
Procurador Metropolitano  
Presente

De mi consideración:

La Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria realizada el lunes 14 de noviembre de 2011, luego de conocer y analizar el proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece el Régimen del Sistema Metropolitano de Transporte, resolvió aprobar dicho proyecto y solicitar a usted que en el plazo de 8 días remita su informe legal, previo conocimiento del Concejo Metropolitano de Quito en primer debate.

Atentamente

  
B.A. Patricio Ubidia  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN  
DE MOVILIDAD

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

JCMA

