

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA
COMISIÓN DE MOVILIDAD
27 DE ABRIL DE 2015**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los veintisiete días del mes de abril del año dos mil quince, siendo las 15h15, se instalan en sesión extraordinaria, en la sala de sesiones No. 4 de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, los miembros de la Comisión de Movilidad: concejales Sergio Garnica, Daniela Chacón; y, Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios municipales: Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad; Ing. Juan Zapata, Secretario de Seguridad y Gobernabilidad; Sr. Pablo Ortega, funcionario de la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda; Abg. Andrea Flores y Sr. Roberto Noboa, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Abg. Patricia de Guzmán, funcionaria de Alcaldía; Abg. Fernando Rojas, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Abg. Ana Isabel Casares, funcionaria del despacho del concejal Sergio Garnica; Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del concejal Carlos Páez Pérez; Srta. Nathalie Allauca, funcionaria del despacho del concejal Eddy Sánchez.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario.

Se da lectura al único punto del orden del día, el mismo que es aprobado.

1. Conocimiento del Proyecto de Ordenanza Metropolitana que crea y regula el subsistema de transporte público de pasajeros por teleférico, funicular y otros medios similares; y, resolución al respecto.

Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Realiza la presentación, refiriéndose a los antecedentes del subsistema de transporte público de pasajeros por teleférico, funicular y otros medios similares, "Quito Cables", de la movilidad a los sitios de difícil accesibilidad vehicular y especiales condiciones topográficas.

Beneficios:

- Reducción del tiempo de viaje
- Mejora en los niveles de servicio
- Cumplimiento de índices operacionales
- Seguridad a los usuarios

- Transporte intermodal
- Menor contaminación
- Mejorar la calidad de servicio

Es necesario desarrollar un modelo de gestión en cuanto a su iniciativa, contenido, financiamiento, cooperación e impacto posterior, la participación activa de las entidades municipales y las empresas metropolitanas vinculadas Movilidad, Ambiente y Territorio, Hábitat y Vivienda.

(Esta presentación forma parte del acta como anexo No. 1).

Concejal Eddy Sánchez: Pone en consideración de la comisión la propuesta, a fin de que emitan las observaciones respectivas.

Concejal Sergio Garnica: Emite varias sugerencias al Proyecto de Ordenanza Metropolitana que crea y regula el subsistema de transporte público de pasajeros por teleférico, funicular y otros medios similares; **artículo No. 2.- Ámbito de aplicación.-** solicita se incluya la palabra "operación" y elimine la palabra "particularmente", **artículo No. 3.-Del subsistema.-** No se debe desaprovechar la ordenanza, hay proyectos de otra naturaleza, como el bus aéreo y otros, por lo que, sugiere determinar que modalidades hay en el cable para ponerlas como definición, para evitar que se entienda que es por conveniencia económica o estratégica y podamos acogernos a lo que está planteado, agregar otras modalidades que existan, además de poner el significado de: *torres, estación, líneas, paradas y compensación*", por lo que, se aborda en los siguientes articulados, a fin de cumplir con la definición de las terminologías que están en la ordenanza.

Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Señala que va a procurar técnicamente utilizar las modalidades masivas que puedan tener en el mundo e incluirlas.

Abg. Patricia de Guzmán, asesora Jurídica de Alcaldía: Manifiesta que buscó asesoría internacional sobre las tres modalidades más populares que se utilizan en el mundo entero, además que queda abierta la posibilidad de otro medio de transporte, se incluyó en la última línea del preámbulo "entre otros" porque en cable puede haber muchas.

Concejal Sergio Garnica: En el artículo No. 9.-**Usos de suelo y zonificación**, sugiere que se agregue "estos podrán ser aprobados por la comisión de uso de suelo y con la aprobación de concejo", **artículo No. 15.-Afectación de inmuebles públicos.-**, de la lectura del articulado sugiere poner "aportaciones y afectación de inmuebles públicos y/o aportaciones de bienes

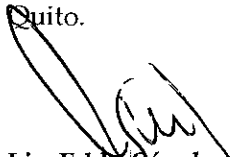



inmuebles públicos" indica que se trata de aportaciones más que de afectaciones, **artículo No. 16.-Afectación de inmuebles privados.-** en este orden "*afectación y expropiación de inmuebles privados*", **artículo No. 17.-Compensación.-** sugiere que se incluya "*pago y/o compensación*" **artículo No. 20.- Derecho de uso de espacio aéreo.-** solicita que se incluya "*legal y legítimo*".

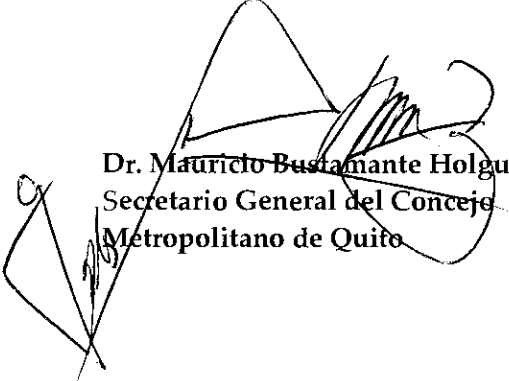
Concejal Eddy Sánchez: Pone en consideración de la comisión las observaciones y sugerencias realizadas por el Concejal Sergio Garnica y solicita se someta a votación con la salvedad de la Procuraduría Metropolitana, para la ampliación del concepto jurídico de "*compensación*" y pase para conocimiento de Concejo, en primer debate.

Secretaria somete votación a la comisión, quienes aprueban.

Siendo las 10h16, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado, el señor Presidente de la comisión, y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.


Lic. Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión
de Movilidad

MH


Dr. Mauricio Bustamante Holguín
Secretario General del Concejo
Metropolitano de Quito

ANEXO No. 1



SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR TELEFÉRICO, FUNICULAR Y OTROS MEDIOS SIMILARES

Abril de 2015

• ANTECEDENTES:

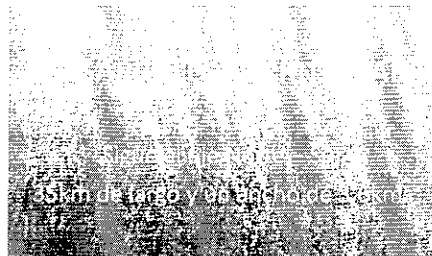


DMQ

Circunscripción territorial: 4.235,2 km²

Población actual: 2'414.585

Concentración: 70 % parroquias urbanas y 30% área rural



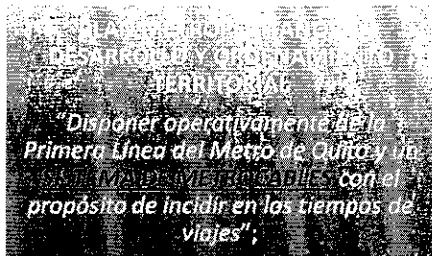
35km de largo y 60 anchos de 60km

TRANSPORTE PÚBLICO

RUTAS URBANAS:

95% longitudinales

5% transversales



“Disponer operativamente de la Primera Línea del Metro de Quito y de las líneas urbanas con el propósito de incidir en los tiempos de viajes”;

• **PROPUESTA:**

QUITO
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

**TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR TELEFÉRICO,
FUNICULAR Y OTROS MEDIOS SIMILARES**

Norte: Pisulí, Jaime Roldós – Estación La Ofelia

Centro: Toctiuco – Parada El Tejar

Sur: Mena2, La Argelia, Conocoto

Valles: Tumbaco, Cumbayá – La Carolina

• **PROPUESTA:**

QUITO
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

**TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR TELEFÉRICO,
FUNICULAR Y OTROS MEDIOS SIMILARES**

NUEVO SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO "QUITO CABLES"
Movilidad a los sitios de difícil accesibilidad vehicular y especiales condiciones topográficas.


BENEFICIOS

- Reducción del tiempo de viaje
- Mejora en los niveles de servicio
- Cumplimiento de índices operacionales
- Seguridad a los usuarios
- Transporte intermodal
- Menor contaminación

Es necesario desarrollar un **MODELO DE GESTIÓN** en cuanto a su iniciativa, contenido, financiamiento, cooperación e impacto posterior

PARTICIPACIÓN ACTIVA de las entidades municipales y las empresas metropolitanas vinculadas a la movilidad, ambiente, territorio, vivienda.

• BASE LEGAL:



SOBRE COMPETENCIA

CONSTITUCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Artículo 394: Garantizar servicio de transporte terrestre
LOOTSV	<ul style="list-style-type: none"> • Artículo 57, literales a) y x) • Artículo 87, literales "a) facultad normativa; x) Uso del suelo • Artículo 130: Planificación, regulación y control del transporte
CÓDIGO MUNICIPAL	<ul style="list-style-type: none"> • Artículo 30.4 y 30.5: SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS • Artículo 56: El servicio de transporte público "COMPRENDE TAMBIÉN AL QUE SE PRESTA MEDIANTE TRANVÍAS, METROS, TELEFÉRICOS, FUNICULARES Y OTROS SIMILARES..."; • ORDENANZA 0172: Artículo innumerado (7) El suelo "es el soporte físico territorial, incluidos el subsuelo y el ESPACIO AÉREO URBANO" • ORDENANZA 0432. Artículo innumerado (4) el espacio público de permitir la circulación de medios de transporte alternativo...


• BASE LEGAL:



SOBRE PARTICIPACIÓN EN SECTORES ESTRATÉGICOS

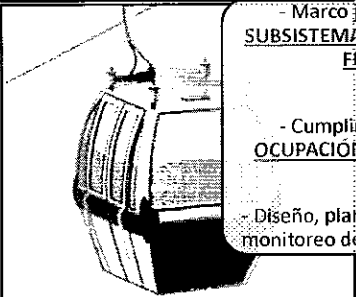
DECRETO EJECUTIVO 582 REGLAMENTO RÉGIMEN DE COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA	<ul style="list-style-type: none"> • Artículo 316: <i>Se podrá delegar la participación en los sectores estratégicos" y "se podrá delegar a la iniciativa privada el ejercicio de estas actividades"</i>
CÓDIGO ORGÁNICO DE EMPRESAS PÚBLICAS	<ul style="list-style-type: none"> • Artículo 35 y 36: <i>Empresas públicas con capacidad asociativa (ALIANZAS ESTRATÉGICAS, SOCIEDADES DE ECONOMÍA MIXTA CON SECTORES PÚBLICOS O PRIVADOS);</i>
CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONES	<ul style="list-style-type: none"> • Artículo 100: "<i>cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas a mixtas, EL ESTADO O SUS INSTITUCIONES POORÁN DELEGAR A LA INICIATIVA PRIVADA...</i>"
DECRETO EJECUTIVO 582 REGLAMENTO RÉGIMEN DE COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA	<ul style="list-style-type: none"> • Para cualquier proyecto relacionado con SECTORES ESTRATÉGICOS, servicios públicos o cualquier otro servicio de interés general;

ORDENANZA:



✓ **20** artículos
✓ **2** Disposiciones Generales
✓ **3** Disposiciones Reformativas a la Ordenanza 194

OBJETO




- Marco jurídico para la implementación y operación del **SUBSISTEMA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR TELEFÉRICO, FUNICULAR Y OTROS MEDIOS SIMILARES.**

- Cumplimiento de las disposiciones y **NORMAS DE USO, OCUPACIÓN E INTERVENCIÓN DEL SUELO** y del espacio aéreo.


- Diseño, planificación, estrategias, implementación, evaluación y monitoreo del **DESEMPEÑO DE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO**

ORDENANZA:



TRANSPORTE MASIVO ELÉCTRICO


- TELEFÉRICO
- TELECABINA DESEMBRAGABLE
- FUNICULAR



• Espacio aéreo

- Derecho de uso de la línea
- Banda de edificabilidad máxima
- Banda de seguridad del espacio aéreo
- Banda de infraestructura y servicios

• ORDENANZA:




INICIATIVA, IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

<ul style="list-style-type: none"> • Empresas públicas • Persona jurídica con capacidad legal, técnica y financiera • Las empresas públicas metropolitanas podrán asociarse 	<ul style="list-style-type: none"> • Directa del Municipio • Alianza público - privada • Directa del sector privado. 	<p style="text-align: center;">LÍNEAS, ESTACIONES Y PARADAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • APROBACIÓN, MODIFICACIÓN, REGULACIÓN Y MONITOREO le corresponde a la Secretaría de Movilidad como administrador del sistema de transporte público
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

CONDICIONES DE MOVILIDAD: Análisis red vial existente; accesibilidad; estacionamientos; y, transporte motorizado y no motorizado.

• ORDENANZA:



DEL PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO

- Adecuar la capacidad de carga de las redes de infraestructura y servicios básicos.

AFECTACIONES Y COMPENSACIONES			
<p>En el espacio aéreo: Solicitarán el informe preceptivo para determinar la cota máxima de edificabilidad.</p>	<p>Afectaciones por implantación de torre: Respetarán las áreas de afectación y retiros obligatorios De construcción, considerando la servidumbre</p>	<p>En el área de las estaciones y paradas: Se consideraran un área perimetral destinada a espacio público.</p>	<p>Afectaciones en predios inventariados: Aprobación por parte de la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio del Con cejo</p>

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito procurará buscar métodos alternativos de compensación, distintos de aquello en numerario

• **ORDENANZA:**



DISPOSICIONES GENERALES

- ✓ La **SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA** actualizará el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) considerando los usos de suelo y afectaciones aplicables
- ✓ Todas las actuaciones en el territorio para el uso de suelo deberán obtener la **LICENCIA METROPOLITANA URBANÍSTICA (LMU)**
- ✓ Para el caso de la aprobación de las estaciones y paradas, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda emitirá el **INFORME PRECEPTIVO DE LOS COMPONENTES URBANOS ARQUITECTÓNICOS E INGENIERÍAS REQUERIDAS**.

DISPOSICIONES REFORMATORIAS

Ordenanza Metropolitana No. 194, **creando** en el Sistema de Transporte Público el: **"Subsistema de transporte público de pasajeros por cable":**
"QUITO CABLES."



Gracias!

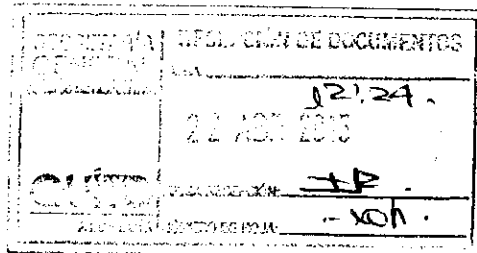
Comunidad

7



Oficio No. SM- 1110

Quito, 22 de abril de 2015



Abogado
Mauricio Bustamante Holguín
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su despacho.-

2015-067327

ASUNTO: **PROYECTO DE ORDENANZA QUE REGLAMENTA LA IMPLEMENTACIÓN Y OPERACIÓN DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR TELEFÉRICO, FUNICULAR Y OTROS MEDIOS SIMILARES, QUITO CABLES**

De mis consideraciones:

En ejercicio de las facultades otorgadas al Distrito Metropolitano de Quito en materia de transporte y conforme el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, que dispone a los Gobiernos Municipales planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal, la Secretaría de Movilidad, en coordinación con la Secretaría de Territorio y Vivienda, con el fin de mejorar la movilidad de los habitantes de los sectores periféricos urbanos de la ciudad, ha planteado el proyecto de transporte por teleférico, funicular y otros medios similares, inédito en nuestro medio, que tiene como objetivo la mejora sustancial del sistema de transporte público en zonas especiales de la ciudad.

El artículo 56 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que el servicio de transporte público "comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas", que en virtud de lo previsto en la Ordenanza 194 del Concejo Metropolitano de Quito, sancionada el 13 de marzo de 2012, que define al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros como al conjunto de componentes y/o elementos interrelacionados que permiten garantizar y proveer, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, y, siguiendo los lineamientos del Plan de Trabajo de la Administración Municipal en el ámbito de mejoramiento de los sistemas de transporte público, se hace necesaria la implementación de este nuevo subsistema de transporte que permita dotar de un servicio moderno y conexo a los sitios de difícil accesibilidad vehicular y especiales condiciones topográficas a través de teleféricos, telecabinas desembragables, funiculares y otros medios similares.

La implementación del subsistema propuesto requiere el desarrollo de un modelo de gestión que se apegue al marco legal vigente, en cuanto a su iniciativa, contenido, financiamiento, cooperación e impacto posterior, por lo que es necesario contar con la participación activa de las entidades

municipales y las empresas metropolitanas vinculadas a la movilidad, ambiente, territorio, vivienda y demás que participen activamente en la planificación de la ciudad, de tal forma que garantice la debida ejecución del mismo.

En observancia a lo previsto en el artículo 130 del COOTAD, el artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Empresas Públicas y el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, que en su artículo 100 establece de forma excepcional:

"(...) cuando no se tengo la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas, el Estado a sus instituciones podrán delegar a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, la gestión de las sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos de electricidad, violidad, infraestructuras portuarias o aeroportuarias, ferroviarias y otras"; y, que "lo modalidad de delegación podrá ser la de concesión, asociación, alianza estratégica, u otras formas contractuales de acuerdo a la ley"

La Secretaría de Movilidad ha preparado el proyecto de Ordenanza por el cual se reglamenta la implementación y operación del subsistema de transporte de pasajeros por teleférico, funicular y otros medios similares, su desarrollo urbanístico y su modelo de gestión, para que, conforme el procedimiento reglamentario establecido, se someta a conocimiento del Concejo Metropolitano para su posterior aprobación conforme las facultades que le atribuyen el artículo 8, numerales 1 y 6 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; y, el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD.

Adjunto se remite el Informe Técnico levantado por la Secretaría de Movilidad que sustenta la necesidad de creación del subsistema objeto de la Ordenanza propuesta.

Rubén Darío Tapia Rivera
Secretario de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



Con copia: Lic. Eddy Sánchez ✓
Presidente
COMISIÓN DE MOVILIDAD DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Elaborado por: Andrea Flores Andino

SECRETARÍA GENERAL CONSEJO METROPOLITANO QUITO CALLES	GESTIÓN DE COMISIONES FECHA: 22.04.2015 HORA: 14:50 RECIBIDO: M. J. J. J.
-----------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

Informe Técnico No. SM-DMGM-020/15

INFORME TÉCNICO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO POR CABLE

22.04.2015

1. ANTECEDENTES.

El Distrito Metropolitano de Quito constituye un importante nodo que articula varias parroquias rurales, cantones y provincias del país. Además, su condición de capital política administrativa, la dinámica y escala de su economía y su conectividad regional, nacional e internacional lo definen como un distrito de concentración de actividades, de infraestructura y de servicios, de articulación regional y de influencia y representación nacional.

El Distrito Metropolitano de Quito tiene una circunscripción territorial de 4.235,2 km², con una población actual de 2'414.585 habitantes, de los cuales el 70 % (1'688.628 habitantes) se concentra en las parroquias urbanas de Quito y el restante 30% (725.757 habitantes) en el área rural. (Plan de desarrollo Territorial).

El desarrollo urbano de la ciudad de Quito se ha producido históricamente siguiendo principalmente el eje Norte - Sur a partir de su Centro Histórico, condicionado por las limitaciones topográficas de la ciudad que la han definido como una urbe alargada, de aproximadamente treinta y cinco (35) kilómetros de largo y un promedio en su ancho de tres punto seis (3.6) kilómetros; situación que ha generado que la mayoría de servicios de transporte público tengan esta orientación, limitando la movilidad transversal este-oeste y viceversa, considerando que las rutas de transporte público urbano en un 95% son longitudinales y en un 5% transversales. (Plan Maestro de Movilidad 2009).

Quito debe pasar de ser una ciudad monocéntrica, con un único núcleo en su zona centro-norte, a una ciudad con varios polos de desarrollo, de servicios y de espacios públicos. Este desafío, sin duda uno de los mayores de la planificación urbana, requiere concentrar importantes inversiones

WA

públicas y privadas en zonas que tienen la capacidad de atraer y convocar a los ciudadanos. Bajo esta perspectiva, los subsistemas de transporte público –principalmente el Metro y los BRT- son importantes para el desarrollo de las centralidades de Quito.

El modelo de Quito como ciudad central compacta y longitudinal ha configurado una estructura vial que responde a dicho modelo, caracterizado por una articulación que favorece principalmente la conexión del espacio centro-norte de la ciudad. Al contrario las conexiones transversales dificultan la articulación Este-Oeste.

La ciudad de Quito en las últimas décadas ha experimentado un desarrollo urbanístico de crecimiento territorial expansivo y, en algunos sectores muy dispersos, este modelo de desarrollo urbano ha dado como resultado una ocupación extensiva de grandes concentraciones de asentamientos humanos o barrios con usos residenciales y con altas densidades de población, sobre todo en las zonas de las laderas del Pichincha y del sur oriente de la ciudad.

2. ANÁLISIS

La mayor concentración del comercio, servicios públicos y privados, equipamientos distritales, y la mayoría de los edificios administrativos e institucionales se sitúan al interior del denominado hipercentro. Este sector es el que mayor atracción de viajes genera en el Distrito Metropolitano de Quito, el 45% del total de viajes atraídos en transporte colectivo se realizan hacia esta zona, así como también el 55% de los viajes atraídos en transporte individual (Plan Maestro de Movilidad 2009); de todos estos, más de la mitad se originan dentro de la misma zona, lo que explica las difíciles condiciones de tráfico que se presentan en su accesibilidad.

La partición modal de los viajes motorizados determina que aproximadamente el 27% se realiza en vehículo individual y el 73% de ellos se realiza en transporte público (Estudio de la Primera Línea del Metro de Quito) cuya demanda está servida, actualmente, por las líneas de buses convencionales y los cuatro corredores de transporte masivo tipo BRT: Corredor Central – Trolebús; Corredor Nor Oriental - Ecovía y su continuación hacia el sur, el Corredor Sur Oriental; el corredor Central Norte y el

Corredor Sur Occidental (Fase I de operación). De otra parte, el crecimiento del parque vehicular de Quito que oscila entre el 8 y 10% anual, está creando serios problemas de congestión del tránsito, generando ingentes demoras en los desplazamientos de los ciudadanos.

Siguiendo los lineamientos del Plan de Trabajo de la Administración Municipal en el ámbito del mejoramiento de los sistemas de transporte público, se estima conveniente la implementación de un nuevo subsistema de transporte público que permita dotar de un servicio moderno para abastecer a los sitios de difícil accesibilidad vehicular y especiales condiciones topográficas y que presenten importantes densidades poblacionales.

Siendo facultad constitucional de los Gobiernos Municipales, conforme el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, el planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito con el fin de mejorar la movilidad de los habitantes de los sectores periféricos urbanos de la ciudad, ha planteado a través de la Secretaría de Movilidad, el proyecto de transporte por cable, que tiene como objetivo la mejora del sistema de transporte público en zonas especiales de la ciudad.

Conforme la definición constante en la ordenanza 194 del Concejo Metropolitano de Quito, sancionada el 13 de marzo de 2012, al ser el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros el conjunto de componentes y/o elementos interrelacionados que permiten garantizar y proveer, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, es necesario que se incluya en su organización el subsistema de transporte por cable, sobre el cual deben establecerse mecanismos adecuados para su implementación, operación y optimización del servicio.

En comparación de los subsistemas de transporte convencional y por cable, se tienen las siguientes ventajas:

- Reducción del tiempo de viaje en similares recorridos
- Mejora en los niveles de servicio (pas/m2)
- Cumplimiento de índices operacionales

- Incremento de seguridad a los usuarios del subsistema de transporte público por cable
- La intermodalidad con los otros subsistemas de Transporte Público
- Menor contaminación por cambio de matriz energética.

Son algunas de las razones que vuelven al subsistema propuesto un aporte a la movilidad de la ciudad, además del impacto social en la mejora de la calidad de vida de los sectores involucrados y zonas de influencia de las rutas que compongan el nuevo subsistema.

3. CONCLUSIONES

- La implementación del nuevo subsistema de transporte público por cable, es importante como una alternativa para el mejoramiento de la movilidad transversal de los habitantes de la ciudad.
- La implementación de los proyectos que tengan por objeto operar el subsistema de transporte por cable, deberá contemplar el desarrollo de un modelo de gestión que se apegue al marco legal vigente, en cuanto a su iniciativa, contenido, financiamiento, cooperación e impacto posterior.
- Este subsistema podrá contar con la participación activa, en cualquiera de sus fases de implementación, de las entidades municipales y las empresas metropolitanas vinculadas a la movilidad, ambiente, territorio, vivienda y de cualquier proponente nacional o extranjero con suficiente capacidad legal, técnica y económica, que garantice la buena ejecución y operación del proyecto.

4. RECOMENDACIONES.

- Se recomienda incluir en la normativa municipal relacionada con el sistema de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito, al subsistema de transporte por cable como un cuarto elemento del mismo.

- Que el Concejo Metropolitano de Quito expida el marco jurídico correspondiente que reglamente la implementación y operación del subsistema de transporte público de pasajeros por cable.

Elaborado por:



Ing. Roberto Noboa C.
Director Metropolitano de
Gestión de la Movilidad



Arq. Julio Arteaga
Técnico
Secretaría de Movilidad



Ing. Jorge Crespo B.
Asesor Técnico de la
Secretaría de Movilidad

01

SECRETARÍA GENERAL <small>CONCEJO METROPOLITANO</small> QUITO <small>ALCALDÍA</small>	GESTIÓN DE COMISIONES
	FECHA: 22.04.2015
	HORA: 13:50
	RECIBIDO: [Firma]

ORDENANZA METROPOLITANA N°.

PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR TELEFÉRICO, FUNICULAR Y OTROS MEDIOS SIMILARES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Distrito Metropolitano de Quito constituye un importante nodo que articula varias parroquias rurales, cantones y provincias del país. Además, su condición de capital política administrativa, la dinámica y escala de su economía y su conectividad regional, nacional e internacional lo definen como un distrito de concentración de actividades, de infraestructura y de servicios, de articulación regional y de influencia y representación nacional.

El Distrito Metropolitano de Quito tiene una circunscripción territorial de 4.235,2 km², con una población actual de 2'414.585 habitantes, de los cuales el 70 % (1'688.628 habitantes) se concentra en las parroquias urbanas de Quito y el restante 30% (725.757 habitantes) en el área rural.

Uno de los principios fundamentales de la planificación estratégica constantes en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento del Territorio, en función del fortalecimiento de las múltiples centralidades de Quito, establece que un mejor funcionamiento de la ciudad es posible si todos los ciudadanos encuentran a proximidad –y, de ser posible, a distancias caminables- los servicios y alternativas laborales que actualmente solo consiguen recorriendo largos y costosos trayectos.

Para el efecto, Quito debe pasar de ser una ciudad monocéntrica, con un único núcleo en su zona centro-norte moderno, a una ciudad con varios polos de desarrollo, de servicios y de espacios públicos. Este desafío, sin duda uno de los mayores de la planificación urbana, requiere concentrar importantes inversiones públicas y privadas en zonas que tienen la capacidad de atraer y convocar a los ciudadanos. Bajo esta perspectiva, los sistemas de transporte público –principalmente el Metro y los BRT- son vectores imprescindibles para el desarrollo de las nuevas centralidades de Quito.

El desarrollo urbano de la ciudad de Quito se ha producido históricamente siguiendo principalmente el eje Norte - Sur a partir de su Centro Histórico, condicionada por las limitaciones topográficas de la ciudad que la han definido como una urbe alargada, de aproximadamente treinta y cinco (35) kilómetros de largo y un promedio en su ancho de tres punto seis (3.6) kilómetros; situación que ha generado que la mayoría de servicios de transporte público tengan esta orientación, limitando la movilidad transversal este-oeste y

ORDENANZA METROPOLITANA No.

viceversa, considerando que las rutas de transporte público urbano en un 95% son longitudinales y en un 5% transversales.

El modelo de Quito como ciudad central compacta y longitudinal ha configurado una estructura vial que responde a dicho modelo, caracterizado por una articulación que favorece principalmente la conexión del espacio centro-norte de la ciudad. Al contrario las conexiones transversales dificultan la articulación Este-Oeste. Esta característica del territorio obstaculiza la concreción de oportunidades transversales de desarrollo social y productivo que pudieran surgir a consecuencia de la actual distribución de la población y la economía sobre el territorio.

La ciudad de Quito en las últimas décadas ha experimentado un desarrollo urbanístico de crecimiento territorial expansivo y, en algunos sectores muy dispersos, este modelo de desarrollo urbano ha dado como resultado una ocupación extensiva de grandes concentraciones de asentamientos humanos o barrios con usos residenciales y con altas densidades de población, sobre todo en las zonas de las laderas del Pichincha y del sur oriente de la ciudad.

Una de las consecuencias de esta expansión son las inequidades en cuanto a servicios, áreas verdes e infraestructuras, una movilidad poco eficiente, y condiciones tanto económicas como ambientales desfavorables para la calidad de vida de sus habitantes. Otros factores importantes son, la oportunidad de empleo y acceso a servicios y la desigual distribución de los diferentes equipamientos, que no responden a la distribución de la población en el territorio, así como la calidad de los mismos. Estos factores provocan grandes desplazamientos de población a sus lugares de empleo y a los equipamientos de mayor calidad, ocasionando a la ciudad problemas de movilidad, con el consecuente costo económico y social.

La mayor concentración del comercio, servicios públicos y privados, equipamientos distritales, y la mayoría de los edificios administrativos e institucionales se sitúan al interior del denominado hipercentro. Este sector es el que mayor atracción de viajes genera en el Distrito Metropolitano de Quito, donde se indica que el 45% del total de viajes atraídos en transporte colectivo se realizan hacia esta zona, así como también el 55% de los viajes atraídos en transporte individual. De todos estos, más de la mitad se originan dentro de la misma zona, lo que explica las difíciles condiciones de tráfico que se presentan en su accesibilidad.

Mediante Decreto Ejecutivo 3304 publicado en el Registro Oficial 840 de 12 de diciembre de 1995, referente al Transporte Terrestre en el Cantón Quito, se transfirió al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, entre otras, las siguientes atribuciones: organizar, reglamentar, planificar y fiscalizar las actividades, operaciones y servicios del transporte terrestre, público y privado.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

La partición modal de los viajes motorizados determina que aproximadamente el 27% se realiza en vehículo individual y el 73% de ellos se realiza en transporte público cuya demanda está servida, actualmente, por las líneas de buses convencionales y los cuatro corredores de transporte masivo tipo BRT: Corredor Central – Trolebús; Corredor Nor Oriental - Ecovía y su continuación hacia el sur, el Corredor Sur Oriental; el corredor Central Norte y el Corredor Sur Occidental (Fase I de operación). De otra parte, el crecimiento del parque vehicular de Quito que oscila entre el 8 y 10% anual, está creando serios problemas de congestamiento del tránsito, generando ingentes demoras en los desplazamientos de los ciudadanos.

Siguiendo los lineamientos del Plan de Trabajo de la Administración Municipal en el ámbito del mejoramiento de los sistemas de transporte público, se hace necesaria la implementación de un nuevo subsistema de transporte público que permita dotar de un servicio moderno y conexo a los sitios de difícil accesibilidad vehicular y especiales condiciones topográficas.

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 66 numeral 25, reconoce y garantiza a las personas el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato; en concordancia con lo previsto en el artículo 394 que dice: *“El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.”*

Además, siendo facultad constitucional de los Gobiernos Municipales, conforme el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, el planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito con el fin de mejorar la movilidad de los habitantes de los sectores periféricos urbanos de la ciudad, ha planteado a través de la Secretaría de Movilidad, el proyecto de transporte por teleférico, funicular y otros medios similares, inédito en nuestro medio, que tiene como objetivo la mejora sustancial del sistema de transporte público en zonas especiales de la ciudad.

Conforme la definición constante en la ordenanza 194 del Concejo Metropolitano de Quito, sancionada el 13 de marzo de 2012, al ser el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros el conjunto de componentes y/o elementos interrelacionados que permiten garantizar y proveer, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, es indispensable que se incluya en su organización el subsistema de transporte por teleférico, funicular y otros medios similares, sobre el cual

ORDENANZA METROPOLITANA No.

deben establecerse mecanismos adecuados para su implementación, operación y optimización del servicio.

La disminución considerable en los tiempos de los desplazamientos actuales de los servicios convencionales en contraste con el sistema de transporte por cable, se traducen en un beneficio social cuantificable, así como la mejora en los niveles de servicio, el incremento de seguridad a los ciudadanos del sistema de transporte público, la reducción en los actuales tiempos de viaje, la integración al sistema Transporte Público de la ciudad y menor contaminación por motorización, son algunas de las razones que vuelven al subsistema propuesto un aporte a la movilidad de la ciudad, además del impacto social en la mejora de la calidad de vida de los sectores y zonas periféricas.

La implementación de los proyectos que tengan por objeto operar el subsistema de transporte deberá contemplar el desarrollo de un modelo de gestión que se apegue al marco legal vigente, en cuanto a su iniciativa, contenido, financiamiento, cooperación e impacto posterior, por lo que es necesario contar con la participación activa de las entidades municipales y las empresas metropolitanas vinculadas a la movilidad, ambiente, territorio, vivienda y demás que participen activamente en la planificación de la ciudad, de tal forma que garantice la debida ejecución del subsistema.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito conforme la Constitución tiene competencias en la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial dentro de la jurisdicción cantonal; en este aspecto, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 56 establece que el servicio de transporte público *"Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas"*; bajo esta premisa, es indispensable que el Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, conozca y apruebe el siguiente proyecto de Ordenanza Metropolitana por la cual se reglamenta la implementación y operación del subsistema de transporte público por cable, su desarrollo urbanístico, su modelo de gestión y la prestación del servicio, conforme las normas de uso, ocupación e intervención del suelo y del espacio aéreo, al amparo de las facultades que le atribuyen el artículo 8, numerales 1 y 6 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; y, el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que**, la Constitución de la República del Ecuador (en adelante "Constitución") en su artículo 4 establece que el territorio nacional *"comprende el espacio continental y marítimo, las islas adyacentes, el mar territorial, el Archipiélago de Galápagos, el suelo, la plataforma submarina, el subsuelo y el espacio suprayacente continental, insular y marítimo"*;
- Que**, de conformidad con el artículo 238 de la Constitución, los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera;
- Que**, el artículo 316 de la Constitución determina que *"el Estado podrá delegar la participación en los sectores estratégicos y servicios públicos a empresas mixtas en las cuales tenga mayoría accionaria"*, que *"la delegación se sujetará al interés nacional y respetará los plazos y límites fijados en la ley para cada sector estratégico"*; y, que *"el Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de estas actividades, en los casos que establezca la ley"*;
- Que**, el artículo 394 de la Constitución señala: *"El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias."*;
- Que**, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante "COOTAD") establece en el artículo 54, literal f, que son funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal, entre otras, la de ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiaridad, participación y equidad;
- Que**, los literales a) y f) del artículo 55 del COOTAD establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal: *"a) planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional y parroquial, con el fin de regular*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

el uso y la ocupación del suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad”; y “f) planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción

Que, el artículo 57, literales a) y x), en concordancia con el artículo 87, literales a) y v) del COOTAD, establecen que las funciones del Concejo Municipal, entre otras, son: “a) *El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones; (...) x) Regular y controlar, mediante la normativa cantonal correspondiente, el uso del suelo en el territorio del cantón, de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra;*

Que, conforme lo establece el artículo 130 del COOTAD, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales la planificación, regulación y control del tránsito, transporte y la seguridad vial dentro de su territorio cantonal, y que dichos gobiernos “*definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley*”;

Que, el artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá, entre otras, con las finalidades de regular el uso y la adecuada ocupación del suelo;

Que, el artículo 35 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas establece que “*las empresas públicas tienen capacidad asociativa para el cumplimiento de sus fines y objetivos empresariales y en consecuencia para la celebración de los contratos que se requieran, para cuyo efecto podrán constituir cualquier tipo de asociación, alianzas estratégicas, sociedades de economía mixta con sectores públicos o privados en el ámbito nacional o internacional o del sector de la economía popular y solidaria*”;

Que, el artículo 36 del mismo cuerpo legal indica que “*para ampliar sus actividades, acceder a tecnologías avanzadas y alcanzar las metas de productividad y eficiencia en todos los ámbitos de sus actividades, las empresas públicas gozarán de capacidad asociativa, entendida ésta como la facultad empresarial para asociarse en consorcios, alianzas estratégicas, conformar empresas de economía mixta en asocio con empresas privadas o públicas, nacionales o extranjeras, constituir subsidiarias, adquirir acciones y/o participaciones en empresas nacionales y extranjeras y en general optar por cualquier otra figura asociativa que se considere pertinente conforme a lo dispuesto en los artículos 315 y 316 de la Constitución de la República*”;

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- Que**, el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones establece que de forma excepcional *“cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas, el Estado o sus instituciones podrán delegar a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos de electricidad, vialidad, infraestructuras portuarias o aeroportuarias, ferroviarias y otros”*; y, que *“la modalidad de delegación podrá ser la de concesión, asociación, alianza estratégica, u otras formas contractuales de acuerdo a la ley”*;
- Que**, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 30.4 señala que: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción (...) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción”*;
- Que**, el artículo 30.5 ibídem establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán competencias para entre otras: *“c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;”* y, *“d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;”*;
- Que**, el mismo cuerpo legal en su artículo 56 establece que el servicio de transporte público *“Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas”*;
- Que**, a través del Decreto Ejecutivo No. 582 de 18 de febrero de 2015 se expidió el Reglamento del Régimen de Colaboración Público-Privada, en el que se establece que dicha colaboración puede darse en cualquier proyecto relacionado con sectores estratégicos, servicios públicos o cualquier otro servicio de interés general;

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- Que**, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en su Libro innumerado “Del Régimen Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito”, incorporado mediante Ordenanza Metropolitana No. 0172, sancionada el 30 de diciembre de 2011, en su artículo innumerado (7) establece que suelo *“es el soporte físico territorial, incluidos el subsuelo y el espacio aéreo urbano, para la implantación de los diferentes usos y actividades”*, y cuya autorización para tal fin, se dará en concordancia con el libro primero del mismo cuerpo legal;
- Que**, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en su Libro innumerado “Del Espacio Público”, incorporado mediante Ordenanza Metropolitana No. 0172, de 30 de diciembre de 2011, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 0432, de 20 de septiembre de 2013, en su artículo innumerado (1) establece que espacio público *“constituye el espacio físico aéreo, en superficie o subsuelo que constituye el escenario de la interacción social cotidiana y en cuyo contexto los ciudadanos ejercen su derecho a la ciudad”* y que *“incorporará elementos urbanísticos, arquitectónicos, paisajísticos y naturales, y permitirá la relación e integración de las áreas, y equipamientos del Distrito Metropolitano de Quito”*;
- Que**, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en su Libro innumerado “Del Espacio Público”, incorporado mediante Ordenanza Metropolitana No. 0172, de 30 de diciembre de 2011, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 0432, de 20 de septiembre de 2013, en su artículo innumerado (4) establece que el espacio público debe ser planeado, diseñado, construido y adecuado de tal manera que *“permita la circulación de medios de transporte alternativo no motorizados, de conformidad con las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo y normas específicas sobre la materia”*;
- Que**, la Ordenanza Metropolitana No. 194 de 13 de marzo de 2012 establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros e indica su forma de administración y organización;
- Que**, la Ordenanza Metropolitana No. 301, de 4 de septiembre de 2009, que establece el régimen común para la organización y funcionamiento de las empresas públicas metropolitanas, dispone que dichas empresas se regirán, además de por la normativa municipal, por la Ley Orgánica de Empresas Públicas;
- Que**, la Ordenanza Metropolitana No. 406, de 13 de junio de 2013, Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 301, antes mencionada, mediante su artículo 2 incorpora dentro del régimen común de las empresas públicas metropolitanas el Parágrafo 5, relativo al régimen de colaboración público privada y de la economía popular y solidaria de las empresas públicas metropolitanas;

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Que, la Ordenanza Metropolitana No. 041, que aprueba el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, establece en la política de movilidad M1, Objetivo 1.1. Línea de acción estratégica No. 1: *“Disponer operativamente de la Primera Línea del Metro de Quito y un sistema de metrocables con el propósito de incidir en los tiempos de viajes”*; y,

Que, el desarrollo de nuevos y mejores métodos de transporte masivo de pasajeros es una necesidad primordial de los habitantes de la ciudad, especialmente la implementación de un sistema que permita dar una solución al transporte en el eje transversal de la ciudad y conexión con sus barrios periféricos.

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 266 de la Constitución de la República del Ecuador, en concordancia con el último inciso del artículo 264 del mismo cuerpo legal; el artículo 8, numeral 1 y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 57, literal a), 87, literal a), y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE CREA Y REGULA EL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR TELEFÉRICO, FUNICULAR Y OTROS MEDIOS SIMILARES

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Artículo 1.- Objeto.- La presente Ordenanza Metropolitana tiene por objeto establecer el marco jurídico metropolitano para la implementación y operación del subsistema de transporte de pasajeros por teleférico, funicular y otros medios similares, denominado transporte público de pasajeros por cable, su desarrollo urbanístico y su modelo de gestión, así como a las prestadoras de este servicio, a fin de que ofrezcan un servicio eficiente, seguro, oportuno y de calidad.

Así mismo, establece las disposiciones y normas de uso, ocupación e intervención del suelo y del espacio aéreo que garanticen un adecuado funcionamiento de las líneas de transporte; y, el mecanismo para la determinación de las afectaciones derivadas de la implementación del sistema de transporte público por cable, con sus respectivas compensaciones.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación.- Las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza Metropolitana se aplicarán integralmente al subsistema de transporte público de pasajeros por cable del Distrito Metropolitano de Quito, particularmente en lo referente al

ORDENANZA METROPOLITANA No.

diseño, planificación, estrategias, implementación, evaluación y monitoreo del desempeño de los prestadores del servicio, así como del impacto de éste en la comunidad.

CAPÍTULO II

DEFINICIONES

Artículo 3.- Del subsistema.- El subsistema de transporte público de pasajeros por cable constituye un transporte masivo eléctrico que busca dar solución al traslado de los ciudadanos del Distrito Metropolitano de Quito, así como mejorar la conectividad con los barrios periféricos de la ciudad. Para ello, se podrá recurrir, entre otros, a los siguientes tipos de transporte por cable:

- a. **TELEFÉRICO:** Sistema compuesto, de una o varias cabinas circulantes que van y vuelven sobre uno o varios cables de soporte, y se moviliza por uno o varios cables tractores.
- b. **TELECABINA DESEMBRAGABLE:** Sistema compuesto de cabinas, en donde el número de éstas depende de la longitud y la capacidad propuesta para el sistema de transporte. Estas cabinas circulan entre estaciones en las cuales los pasajeros pueden entrar o salir de las cabinas. Dependiendo del tipo de telecabina, éstas pueden ser sostenidas por uno o varios cables de soporte y moverse gracias a uno o varios cables tractores.
- c. **FUNICULAR:** Sistema que consiste en vehículos tirados y sustentados por cable que transmiten la tracción al vehículo que se desplaza sobre rieles instalados a nivel inmediato con la vía, sobre una estructura fija.

Artículo 4.- Espacio aéreo.- Para los efectos de la presente Ordenanza Metropolitana, se define como espacio aéreo al espacio comprendido entre la cota más alta requerida por el sistema de transporte y su proyección hacia el nivel natural del terreno a lo largo del trazado y en la franja comprendida por el ancho establecido. Comprende a la línea de transporte e infraestructura, tales como torres, estaciones, edificios técnicos, cables, entre otros elementos, cuya sección medida en planta es de veinte (20) metros (diez metros a cada lado, medidos desde el eje), de altura variable, aplicable a toda su longitud de recorrido.

Artículo 5.- Derecho de uso de la línea.- Se entiende por derecho de uso de la línea al derecho real del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para utilizar el espacio

ORDENANZA METROPOLITANA No.

aéreo, de la manera definida en el artículo anterior, tomando en cuenta las necesidades del funcionamiento del sistema de transporte público por cable.

El derecho de uso de la línea de transporte se aplica a las bandas ilustradas en el anexo 1 de la presente Ordenanza Metropolitana, conforme se detallan a continuación:

- a) **Banda de edificabilidad máxima.**- Espacio comprendido entre el nivel natural del terreno y la altura máxima de edificabilidad permitida por la norma o por las condiciones técnicas del sistema de transporte, para las construcciones privadas o públicas situadas bajo la línea de transporte o en el área de influencia determinada por el proyecto.
- b) **Banda de seguridad del espacio aéreo.**- Inicia desde la altura máxima de edificabilidad antes referida, hasta la cota inferior de la infraestructura que se encuentra suspendida por el sistema de cables, incluido un galibo de seguridad.
- c) **Banda de infraestructura y servicios.**- Contiene el sistema suspendido de infraestructura de la línea de transporte.

Los metrajes de las referidas bandas deberán constar normados en el respectivo Reglamento que se expida sobre la materia.

CAPÍTULO III

INICIATIVA, IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

Artículo 6.- Iniciativa.- La iniciativa para la implementación o ejecución de un proyecto integrante del subsistema de transporte público de pasajeros por cable, podrá corresponder a las empresas públicas metropolitanas que tengan competencia o a cualquier persona jurídica, nacional o extranjera, que acredite la suficiente capacidad legal, técnica y económica, siguiendo los procedimientos contemplados para el efecto en la legislación vigente.

En caso de que los informes técnicos y jurídicos determinen que el proyecto deberá contar con la participación de más de una empresa pública metropolitana, éste será considerado por sus respectivos directorios.

Las empresas públicas metropolitanas podrán hacer uso de su capacidad asociativa para constituir, conforme a la legislación vigente, cualquier tipo de asociación, alianzas estratégicas, sociedades de economía mixta y demás tipos de colaboración público – privada, dentro del ámbito de sus competencias acorde la normativa nacional y municipal vigente.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Artículo 7.- Modalidades de gestión.- Toda iniciativa del subsistema de transporte de pasajeros por cable podrá ser implementada bajo cualquiera de las siguientes modalidades:

- a) Gestión integral directa del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de cualquiera de sus empresas públicas metropolitanas;
- b) Conformación de una alianza público - privada, observando para el efecto la legislación vigente en la materia; o,
- c) Gestión integral directa por parte del sector privado.

Artículo 8.- Líneas, estaciones y paradas.- La aprobación y modificación de las líneas, estaciones y paradas del subsistema de transporte por cable, así como la regulación y monitoreo de la operación, corresponderá al administrador del sistema de transporte, previa emisión de los informes técnicos y legales correspondientes.

CAPÍTULO IV

PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO

Artículo 9.- Usos de suelo y zonificación.- Los usos de suelo aplicables a los predios donde se implantarán las paradas y estaciones del subsistema de transporte de pasajeros serán: equipamiento, comercio y servicios de carácter zonal, sectorial y barrial. De requerirse otros usos complementarios, estos podrán ser asignados por la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda mediante la respectiva resolución.

Artículo 11.- De la movilidad.- Para definir las condiciones de movilidad que permitan el acceso a la infraestructura del subsistema de transporte de pasajeros por cable, se deberá considerar el análisis de los siguientes componentes: red vial existente; accesibilidad; estacionamientos; y, transporte motorizado y no motorizado. El desarrollo de los mismos estará a cargo de la secretaria encargada de la movilidad.

Artículo 13.- De la infraestructura básica y los servicios.- Se deberá adecuar la capacidad de carga de las redes de infraestructura y servicios básicos existentes para soportar la demanda que genere el proyecto, implementando especialmente infraestructura propicia para atender las necesidades de las personas con discapacidad.

CAPÍTULO V

AFECTACIONES Y COMPENSACIONES

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Artículo 14.- De las afectaciones.- Las afectaciones a los predios e inmuebles estarán determinadas en función del trazado de la línea de transporte y de la implantación de su infraestructura, según los siguientes casos:

- a. **Afectaciones por el espacio aéreo:** Los predios que tengan esta afectación solicitarán el informe preceptivo para determinar la cota máxima de edificabilidad, emitido por la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.
- b. **Afectaciones por implantación de torres:** Los predios afectados por la implantación de una torre, respetarán las áreas de afectación y retiros obligatorios de construcción. La afectación deberá considerar la servidumbre de paso, a través de una vía pública.
- c. **En el área de las estaciones y paradas:** Los predios afectados por la implantación de las estaciones o paradas consideraran un área perimetral destinada a espacio público.
- d. **Afectaciones en predios inventariados:** Las intervenciones que se ejecuten sobre predios inventariados o los que se encuentran en áreas históricas deberán contar con la respectiva aprobación por parte de la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio del Concejo Metropolitano de Quito.

Las afectaciones referidas en este artículo deberán ser normadas en el respectivo Reglamento que sobre la materia se emita.

Artículo 15.- Afectación de inmuebles públicos.- En caso de que las líneas del sistema de transporte por cable aprobadas afecten de algún modo a bienes inmuebles municipales, de uso privado o de uso público, estos podrán ser aportados, previa resolución del Concejo Metropolitano, al proyecto o a la alianza público - privada que se constituya para la ejecución del mismo, considerando para el efecto los requisitos establecidos en la normativa nacional y metropolitana vigente en la materia.

Artículo 16.- Afectación de inmuebles privados.- Si la afectación se diera en bienes inmuebles de propiedad privada, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito procederá a realizar los respectivos trámites de declaratoria de utilidad pública, cálculo de compensación y constitución de las servidumbres que sean del caso, de conformidad con la normativa vigente que existe sobre la materia.

Artículo 17.- Compensaciones.- Los particulares que se vean afectados en sus bienes inmuebles por la construcción del sistema de transporte público por cable tendrán derecho a recibir por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito una justa compensación, la misma que será proporcional al número de metros afectados y de acuerdo al avalúo catastral de la propiedad constante en los registros municipales, conforme el procedimiento previsto en la legislación nacional y metropolitana vigente en la materia.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Artículo 18.- Tipos de compensación.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito procurará buscar métodos alternativos de compensación, distintos de aquella en numerario.

Artículo 19.- Procedimiento.- Para el procedimiento a seguir para proceder con las compensaciones, se estará a las normas establecidas en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y la normativa metropolitana vigente.

Artículo 20.- Derecho de uso del espacio aéreo.- Conforme a las disposiciones del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, el espacio aéreo, fuera de la banda máxima de edificabilidad legalmente autorizada a los particulares, constituye espacio público. En consecuencia, el paso de las líneas de transporte de pasajeros por cable por sobre dicha banda de edificabilidad se entenderá como uso legítimo de espacio público por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y, por tanto, no da derecho a persona alguna a exigir compensación de ninguna especie por dicha circulación.

Disposición General

Primera - La Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda actualizará el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) considerando los usos de suelo y afectaciones aplicables a los predios comprendidos en los trazados de las líneas del sistema de transporte público por cable y en el área de influencia de sus estaciones y paradas.

Segunda: Todas las actuaciones en el territorio para la utilización, aprovechamiento y habilitación del suelo, y para edificaciones, deberán obtener la Licencia Metropolitana Urbanística (LMU) correspondiente de acuerdo a lo que establece la Ordenanza Metropolitana No. 156, de 16 de diciembre de 2011, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 0433, de 20 de septiembre de 2013.

Para el caso de la aprobación de las estaciones y paradas, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda emitirá el informe preceptivo de los componentes urbanos arquitectónicos e ingenierías requeridas, previo a la obtención de la licencia metropolitana urbanística (LMU) emitida por la entidad correspondiente

Disposiciones Reformatorias.-

Primera.- Refórmese el numeral 2 del artículo 3 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, sancionada el 13 de marzo de 2012, sustituyendo la palabra "tres" por la palabra "cuatro";

Segunda: Agréguese a continuación del literal c), del artículo 3 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, sancionada el 13 de marzo de 2012, el subsistema de transporte Público de pasajeros por cable al tenor del siguiente texto:

ORDENANZA METROPOLITANA No.

"d) Subsistema de transporte público de pasajeros por cable, que comprende el servicio prestado a través de teleféricos, telecabinas desembagables, funiculares y otros medios similares que, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Quito Cables"."

Tercera.- Refórmase el numeral 1 del artículo 21 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, sancionada el 13 de marzo de 2012, sustituyendo la frase "en los Subsistemas de Transporte Metrobús-Q o Transporte Convencional o sus componentes" por la frase "en los Subsistemas de Transporte Metrobús-Q, Transporte Convencional, *Quito Cables* o sus componentes".

Disposición derogatoria.- Toda disposición contraria a la presente Ordenanza Metropolitana quedará automáticamente derogada.

Disposición Final.- La presente Ordenanza Metropolitana entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y dominio web de la Municipalidad.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el xx de xxxxxx de 2015.

Abg. Daniela Chacón Arias
**Primera Vicepresidenta del Concejo Metropolitano
de Quito**

Dr. Mauricio Bustamante Holguín
**Secretario General del Concejo Metropolitano de
Quito**

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de xxx y xx de xxxx de 2015.- Quito,

Dr. Mauricio Bustamante Holguín
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito,

EJECÚTESE:

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Dr. Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Mauricio Rodas Espinel, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el
.- Distrito Metropolitano de Quito,

Dr. Mauricio Bustamante Holguín
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ORDENANZA METROPOLITANA No.

ANEXO 1

**BANDAS COMPRENDIDAS EN
EL ESPACIO AEREO**

