

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN ORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
LUNES 8 DE JUNIO DE 2016**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los ocho días del mes de junio del año dos mil dieciséis, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, siendo las 09h00 se instalan en sesión ordinaria, los concejales miembros de la comisión: Abg. Daniela Chacón; Abg. Sergio Garnica; Abg. Eduardo del Pozo; y, Lic. Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

Se registra la asistencia de los siguientes funcionarios municipales: Sres. Andrea Flores, Alejandra Pozo y Roberto Noboa, Julio Arteaga; y, José Zaldaña; funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Sres. Gianni Frixone y Bruno Andrade, funcionarios de la Procuraduría Metropolitana; Dra. Johana Aguirre, funcionaria de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Sres. Carlos Armijos y Roger Ramos, funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; Abg. Ángel Armijos, funcionario del despacho de la Concejala Daniela Chacón Arias; Dra. Mónica Gallegos, funcionaria del despacho del Concejal Eddy Sánchez; Sra. Ana Zambrano, funcionaria del despacho del Concejal Sergio Garnica; e, Ing. Jorge Caicedo, funcionario del despacho del Concejal Patricio Ubidia.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario; y, da lectura al orden del día, el mismo que es aprobado sin observaciones.

- 1. Conocimiento y aprobación de las actas de las sesiones realizadas los días 2, 16 y 30 de marzo; 6, 13 y 20 de abril; y, 11 de mayo de 2016.**

Las actas de las sesiones realizadas los días 2, 16 y 30 de marzo; 6, 13 y 20 de abril; y, 11 de mayo de 2016, son aprobadas, con los votos salvados de los Concejales, en aquellas sesiones a las que no asistieron.

- 2. Conocimiento del oficio que contiene el criterio emitido por el señor Procurador Metropolitano, relacionado con el proyecto de ordenanza modificatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, para el proceso de regularización del servicio de transporte público intracantonal en el Distrito Metropolitano de Quito; y, resolución al respecto.**

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Solicita al Procurador que realice la presentación del informe legal emitido respecto al proyecto de ordenanza.

Dr. Gianni Frixone, Procurador Metropolitano (E): Presenta el análisis del proyecto de ordenanza, constante en el informe No. 2015-00509, de 6 de junio de 2016.

El informe legal de la Procuraduría Metropolitana se adjunta al acta como anexo No. 1.

Ingresa a la sala de sesiones el Concejal Patricio Ubidia (09h45)

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Señala que la Secretaría de Movilidad revisó las observaciones de Procuraduría y la segunda observación que hace referencia al considerando 12 ha sido revisado y si está bien citado; y, el resto de observaciones ya han sido acogidas en el texto.

Concejal Sergio Garnica: Propone incluir dos considerandos en el texto de la ordenanza.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Manifiesta su acuerdo con la inclusión de los considerandos planteados por el Concejal Garnica, en el texto de la ordenanza.

Concejal Eduardo Del Pozo: Solicita a la Secretaría de Movilidad, quien es proponente de esta ordenanza, que presente un proyecto de los requisitos que deben presentar para este proceso de regularización y que eso se discuta también en el Concejo.

Concejala Daniela Chacón Arias: Manifiesta que el objetivo de la Comisión era determinar en la ordenanza los requisitos para que la Secretaría en base a eso califique la pertinencia de la aplicación de la persona.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Señala que en la ordenanza se ha incluido el articulado donde se especifica el trámite que deben seguir las operadoras y cuáles son los requisitos generales y obligatorios de los aplicantes a proceso. Acogiendo la recomendación de la Procuraduría Metropolitana, se ha incorporado en un solo capítulo las operadoras y en uno sólo lo de los prestadores de hecho, para que eso quede claro.

Resolución:

La comisión de Movilidad, luego de conocer y analizar el expediente, acogiendo las observaciones propuestas en los informes técnicos y legal que sustentan la propuesta e incorporando los considerandos sugeridos por el Concejal Sergio Garnica, emite **dictamen favorable** para que el Concejo Metropolitano conozca, en primer debate, el proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 0247, de 11 de enero de 2008, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 194, de 13 de marzo de 2012,

para el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el Distrito Metropolitano de Quito.

- 3. Conocimiento y discusión de las observaciones formuladas al proyecto de Ordenanza Metropolitana denominada "Régimen de Funcionamiento del Sistema de Estacionamientos y Terminales Terrestres del Distrito Metropolitano de Quito", tratado en primer debate en sesión de Concejo Metropolitano, realizada el 2 de junio de 2016; y, resolución al respecto.**

Concejal Patricio Ubidia: Señala que se ha elaborado un texto incluyendo las observaciones planteadas al proyecto de ordenanza por los concejales Metropolitanos, para que, de ser el caso sean acogidas por la Comisión.

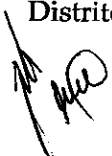
El texto de la ordenanza que incluye los cambios acogidos por la Comisión, se adjunta al acta como anexo 2.

Resolución 1:

La Comisión de Movilidad, en sesión ordinaria realizada el miércoles 8 de junio de 2016, luego del conocimiento y discusión de las observaciones planteadas en el primer debate del proyecto de Ordenanza Metropolitana denominada "Régimen de Funcionamiento del Sistema de Estacionamientos y Terminales Terrestres del Distrito Metropolitano de Quito", realizado el 2 de junio de 2016; **resuelve** solicitar a los Concejales Miembros de la Comisión de Movilidad, Procuraduría Metropolitana, Secretaría de Movilidad; y, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, que de acuerdo a lo acordado en la sesión con los funcionarios de sus despachos y demás dependencias municipales, emitan las observaciones y textos solicitados, dentro del plazo de 48 horas contadas desde la notificación de la presente resolución, con el fin de preparar el texto que será conocido en la sesión extraordinaria a convocarse para el miércoles 15 de junio de 2016.

Resolución 2:

La Comisión de Movilidad, en sesión ordinaria realizada el miércoles 8 de junio de 2016, luego del conocimiento y discusión de las observaciones planteadas en el primer debate del proyecto de Ordenanza Metropolitana denominada "Régimen de Funcionamiento del Sistema de Estacionamientos y Terminales Terrestres del Distrito Metropolitano de Quito", realizado el 2 de junio de 2016; **resuelve** solicitar al Dr. Mauricio Rodas Espinel, Alcalde del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por ser un tema de su competencia, emita su pronunciamiento



respecto del artículo 11 del proyecto de ordenanza que acompaño, el mismo que se refiere a los estímulos por inversiones para estacionamientos públicos.

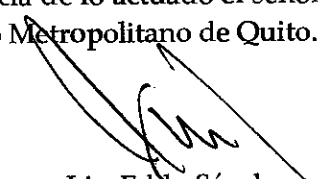
4. Varios.

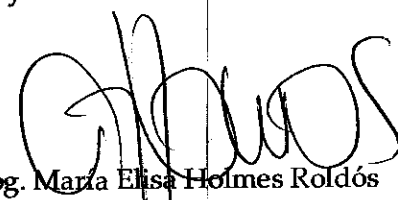
Concejala Daniela Chacón Arias: Solicita que Procuraduría emita su criterio de cómo resolver el tema de las dos revisiones técnicas vehiculares. En una sesión del Concejo anterior hubo un acuerdo tácito de los concejales sobre la importancia de mantener la normativa, sin embargo no hay una resolución expresa del Concejo, y es importante saber cuál es el mecanismo jurídico que prevalece.

Abg. Bruno Andrade, funcionario de la Procuraduría Metropolitana: Sugiere que el criterio se trabaje directamente con la Secretaría de Movilidad, de tal manera que pueda existir información suficiente y oportuna.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Señala que el pedido es para la Procuraduría Metropolitana, en coordinación con la Secretaría de Movilidad.

Siendo las 11h00, y habiéndose agotado el orden del día, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión y la señorita Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito.


Lic. Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión
de Movilidad


Abg. María Elisa Holmes Roldós
Secretaria General del Concejo
Metropolitano de Quito


Marisela C.

ANEXO 1



SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO	RECEPCIÓN DE DOCUMENTO
	FECHA: 9/19
- 6 JUN 2016	
QUITO	FIRMA (RESPONSABLE): <i>[Signature]</i>
ALCALDÍA	NÚMERO DE HOJA:

Expediente Procuraduría No. 2015-00509

06 JUN 2016

D.M. de Quito,

Abg. Maria Elisa Holmes Roldós.
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.

De mi consideración:

En relación al oficio SG 0931 de 22 de abril de 2016, por medio del cual solicitó a esta dependencia la emisión de un criterio legal respecto del proyecto de Ordenanza Metropolitana para el proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal Modificatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 247, cúmpleme en manifestar:

Competencia:

De conformidad con la Resolución A 004 de 12 de febrero de 2015 y el encargo efectuado por el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, mediante acción de personal No. 51-751 de 12 de enero de 2016, quien suscribe es competente, en calidad de Procurador Metropolitano encargado, para emitir el siguiente criterio.

Antecedentes:

1. Mediante oficio s/n de 11 de noviembre de 2015, correspondiente al Expediente de Procuraduría Metropolitana No. 2015-0509, se emitieron catorce (14) observaciones al proyecto de Ordenanza Modificatoria a las Ordenanzas Metropolitanas No. 247 y No. 194.
2. Con referencia al Expediente de Procuraduría Metropolitana No. 2015-0509, mediante oficio s/n de 24 de febrero 2016, este despacho emitió su informe respecto del proyecto de Ordenanza que modificaría las Ordenanzas Metropolitanas No. 247 y No. 194, relacionadas con el proceso de regularización del servicio de transporte público Intracantonal en el Distrito Metropolitano de Quito.
3. En sesión de concejo realizada el 7 de abril de 2016, se analizó el proyecto de Ordenanza que modificaría las Ordenanzas Metropolitanas No. 247 y No. 194, relacionadas con el proceso de regularización del servicio de transporte público Intracantonal en el Distrito Metropolitano de Quito; se realizaron varias observaciones al proyecto normativo por parte de los miembros del Concejo Metropolitano.
4. Con oficio SG 0931 de 22 de abril de 2016, el Presidente de la Comisión de Movilidad remite el nuevo proyecto de Ordenanza Metropolitana para la Regularización del Transporte Intracantonal de Pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito.
5. Mediante oficio No. SM-0674/2016 de 6 de mayo de 2016 el Secretario de Movilidad del MDMQ, emite su Informe Técnico en el cual se manifiesta lo siguiente:

"Esta Secretaria de Movilidad, en su calidad de Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, al amparo de las disposiciones

legales citadas, considera necesario llevar a cabo el proceso de regularización propuesto en el proyecto de Ordenanza en mención [...] Por lo expuesto y en ejercicio de las atribuciones contempladas en la normativa municipal, esta Secretaría de Movilidad, en calidad de Administradora del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, emite informe técnico favorable al proyecto de "ORDENANZA METROPOLITANA MODIFICATORIA A LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 247, SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, PARA EL PROCESO DE REGULARIZACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO INTRACANTONAL EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", para la regularización y establecimiento del servicio de transporte público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, así como en su área de influencia, conforme el estudio técnico que se adjunta al presente, en el plazo y condiciones establecidas en los artículos propuestos." (el subrayado me corresponde)

6. Dentro del Informe No. SM-DMGM-UPTP-003/2016, de la Secretaría de Movilidad en la parte correspondiente de las recomendaciones se manifiesta lo siguiente:

"... esta Secretaría considera factible llevar a cabo el proceso para la regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, así como en su área de influencia, conforme el estudio técnico aquí expuesto, para lo cual deberá modificarse la ordenanza municipal No. 247, que permita la regularización de personas naturales que hayan venido prestando el servicio de transporte sin el título habilitante correspondiente y que consten además en el inventario realizado por la Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público, así como, la creación de nuevos servicios."

Análisis:

Revisado el proyecto de ordenanza metropolitana, se realizan las siguientes consideraciones:

- • Se recomienda corregir las letras del considerando referente al artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ya que lo correcto es a), c) y d).
- En el considerando 12 debe corregirse el número del artículo, ya que corresponde el artículo 65 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- En el considerando 19, incorporar el número "2", luego de la palabra numeral.
- En el artículo 2 referente a la incorporación como Disposición Transitoria Décima de la Ordenanza Metropolitana No. 247, así como a lo referido en la exposición de motivos, considerandos, articulado, disposiciones generales y transitorias, se considera procedente que se circunscriba al objeto del proyecto de ordenanza es decir "la Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón".
- Reemplazar de todo el contenido del proyecto de ordenanza la frase que refiere a "Disposición Transitoria" por el de "Ordenanza Metropolitana".
- Se recomienda en el número 1 del artículo 2 del Capítulo I del proyecto de ordenanza, modificar "la Administrador" por "el Administrador".
- Se recomienda establecer en el capítulo II intitulado "de las operadoras", todas las definiciones, obligaciones, requisitos y condiciones que deben cumplir las operadoras, dentro del proceso de regularización objeto del proyecto de ordenanza.
- Conforme lo anteriormente mencionado, respecto al capítulo de las operadoras, se

considera procedente definir un capítulo específico de las personas naturales (prestadores de hecho), en donde se establezcan las definiciones, obligaciones, requisitos y condiciones que deben cumplir dentro del proceso de regularización.

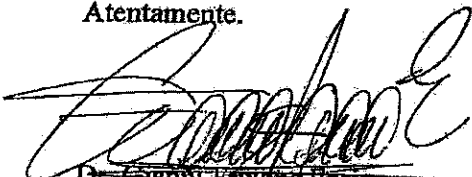
- Se recomienda que todo lo referente a las Reglas y demás condiciones (artículo 15 y siguientes) del Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, objeto del proyecto de ordenanza, se establezca en un solo capítulo.
- Se considera oportuno establecer dentro del proyecto de Ordenanza, los plazos claros y oportunos, con los cuales se llevará adelante el proceso de regularización.
- Se recomienda en lo posible, conforme los informes técnicos, así como la materia del proyecto de ordenanza, se determine en el cuerpo normativo el cupo (unidades totales) requerido para la regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón.


Independientemente de las observaciones planteadas, se emite informe favorable a la propuesta normativa, ya que se considera constitucional y legalmente viable para ser conocido por el Concejo Metropolitano del MDMQ.

El presente informe no vierte opinión respecto a la oportunidad, mérito o conveniencia de las decisiones del órgano legislativo o administrativo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Hago válida la ocasión para expresarle mis sentimientos de consideración y estima.

Atentamente.


Dr. Gianni Frixione Enriquez.
Procurador Metropolitano (E).
JC/BA

SECRETARÍA CONCEJALÍA	RECIBIDO: <i>Manuel Quijano</i>
	FECHA: <i>06/06/2014</i>
	HORA: <i>09H 25</i>
	FIRMA: <i>[Firma]</i>
EDDY SÁNCHEZ CUENCA CONCEJAL	

CC. Lic. Eddy Sanchez
Presidente de la Comisión de Movilidad.

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

Informe No. IC-O-2016-098

COMISIÓN DE MOVILIDAD

ORDENANZA	FECHA	SUMILLA
PRIMER DEBATE:		
SEGUNDO DEBATE:		
OBSERVACIONES:		

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

1.- ANTECEDENTES:

- 1.1. La Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria de 12 de agosto de 2015, emitió dictamen favorable para que el Concejo Metropolitano conozca en primer debate el proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 0247 de 11 de enero de 2008, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 194 de 13 de marzo de 2012, para el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el Distrito Metropolitano de Quito.
- 1.2. El Concejo Metropolitano, en sesión ordinaria de 07 de abril de 2016, resolvió devolver el expediente a la Comisión de Movilidad, relacionado con el referido proyecto de Ordenanza Metropolitana, a fin de que se recaben los informes, técnicos y legal actualizados, los mismos que deberán versar sobre el texto de la propuesta de Ordenanza.
- 1.3. La Comisión de Movilidad, en sesión ordinaria de 08 de junio de 2016, conoció los informes, técnico y legal actualizados sobre el proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 0247 de 11 de enero de 2008, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 194 de 13 de marzo de 2012, para el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el Distrito Metropolitano de Quito, los cuales se resumen a continuación

2.- INFORMES:

2.1. INFORME TÉCNICO:

La Secretaría de Movilidad, con oficio No. SM-0674/2016, de 06 de mayo de 2016, emite **informe técnico favorable** para el proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 0247 de 11 de enero de 2008, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 194 de 13 de marzo de 2012, para el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el Distrito Metropolitano de Quito, conforme el estudio técnico contenido en el Informe No. SM-DMGM-UPTP-003/2016 de 05 de mayo de 2016.

2.2. INFORME LEGAL:

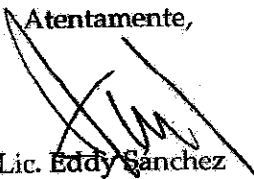
La Procuraduría Metropolitana, mediante oficio Expediente No. 2015-00509, de 06 de junio de 2016, realiza observaciones al texto del proyecto y emite **criterio legal favorable** al proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 0247 de 11 de enero de 2008, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 194 de 13 de marzo de 2012, para el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el Distrito Metropolitano de Quito.

3.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad, luego de conocer y analizar el expediente, en sesión ordinaria realizada el 08 de junio de 2016 y con fundamento en los artículos 57 literal a), 87 literales a) y c); y, 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, acogiendo las observaciones propuestas en los informes técnicos y legal que sustentan la propuesta e incorporando los considerandos sugeridos por el Concejal Sergio Garnica, emite **DICTAMEN FAVORABLE**, para que el Concejo Metropolitano conozca, en primer debate, el proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 0247 de 11 de enero de 2008, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 194 de 13 de marzo de 2012, para el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el Distrito Metropolitano de Quito.

Dictamen que la Comisión pone a consideración del Concejo Metropolitano.

Atentamente,


Lic. Eddy Sanchez
Presidente de la Comisión
de Movilidad

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A raíz del crecimiento de la población y su asentamiento en las afueras de la ciudad y la periferia, durante años se ha evidenciado la demanda de transporte para poder atravesar de manera más rápida la ciudad hacia las diferentes parroquias del cantón, sin necesidad de circular por el hipercentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Parte de la demanda está siendo satisfecha por transporte regulado por la Secretaría de Movilidad, pero la creciente demanda refleja la existencia de una oferta que al momento no se encuentra regularizada por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

La Ordenanza Metropolitana No. 194 de 13 de marzo de 2012 que establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros e indica su forma de administración y organización, señala, en su artículo 11 que, 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 la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte público de Pasajeros, así como la formulación y expedición de los instrumentos de planificación operativa aplicables al mismo.

En ejercicio de dichas facultades, el estudio técnico realizado por la Secretaría de Movilidad determina longitudes de recorridos, tiempos de viaje, flota, capacidad de pasajeros, horarios de operación y pasajeros totales transportados en los sectores de influencia del corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la Parroquia de Calderón. En cuanto a la partición modal, el porcentaje de los usuarios que hacen uso del transporte formal pertenece al 56%, menor al porcentaje de los usuarios que hacen uso del transporte informal que representa un 71%.

Por una parte, de acuerdo a los datos obtenidos, existe una demanda de transporte público a lo largo de la Avenida Simón Bolívar que al momento está siendo atendida tanto por operadoras legalmente registradas en la Secretaría de Movilidad, como por operadoras informales y personas particulares, estableciéndose como necesidad la implementación del servicio de transporte público mediante la creación de al menos tres líneas (Carapungo - Quitumbe, Carapungo - Cumbayá, Quitumbe - Cumbayá), con las cuales se atienden a diferentes barrios involucrados. Para cubrir la demanda y los orígenes y destinos revelados, se requiere de una flota operativa total de al menos 113 buses de 35 pasajeros de capacidad; o, proporcionar el servicio con al menos 73 buses tipo.

Por otro lado, de acuerdo a los datos recopilados, existe una demanda de transporte público interna en la Parroquia de Calderón que al momento está siendo atendida tanto por operadoras legalmente registradas en la Secretaría de Movilidad, como por asociaciones de hecho informales y personas naturales. Los moradores de los diversos sectores y barrios de Calderón cuentan con el servicio de los subsistemas de transporte público Integrado, Convencional y Rural, que actualmente son insuficientes para cubrir la demanda de usuarios, por lo que se estima conveniente la creación de al menos tres rutas: Carapungo – San José de Morán – Luz y Vida; Carapungo – San José de Morán – Pomasqui y; Carapungo – Calderón – Jardines de Babilonia.

Así, el servicio de transporte público por esta importante arteria, al formar parte del Sistema Integrado de Transporte (SIT) del DMQ, debe guardar absoluta correspondencia con los lineamientos ya definidos por el mismo, basando su definición en la búsqueda de:

- Ampliar y mejorar la cobertura de los servicios de transporte público de la zona periférica oriental de la ciudad.
- Mejorar las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial a lo largo del recorrido de la vía.
- Mejorar la calidad de vida de los habitantes de Quito, a través de la optimización del servicio de transporte, haciendo de éste un sistema cómodo, seguro y confiable para los usuarios.
- Contribuir de manera efectiva en el Plan de Mejoramiento de la Calidad del Aire para Quito y preservar de esa manera la salud de los residentes en los sectores aledaños al proyecto, mediante la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la actual operación de transporte público.
- Mejorar la eficiencia de la operación del sistema de transporte, a través de la implementación de tablas operacionales de acuerdo a la demanda, definición de sitios de parada, control de velocidades mínimas y máximas (por las características propias de la vía).
- Reducción de los costos operacionales y el aprovechamiento de economías de escala en la operación del servicio.
- Desarrollo de la infraestructura necesaria acorde con el nivel de servicio demandado, la regeneración de los espacios públicos vinculados, la preservación de la seguridad ciudadana, y de la seguridad vial.

Por lo expuesto, el Municipio de Quito ha considerado importante la formalización de los servicios de transporte público que operan en el corredor avenida Simón Bolívar, y su área de influencia, así como en los sectores internos de la Parroquia de Calderón, servicios que actualmente están siendo provistos por operadoras formales y personas naturales que

trabajan sin un título habilitante otorgado en las condiciones que la Ley prevé, situación originada, entre otros, por la vigencia de regulaciones metropolitanas que prohíben la incorporación de nuevas unidades de transporte público y la conformación de nuevas operadoras para esta modalidad el servicio. Por ello es impostergable priorizar la intervención del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en la regularización de estos servicios, conforme el estudio técnico presentado por la Secretaría de Movilidad, para lo cual se debe modificar la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 08 de enero de 2008, que permita la regularización y creación de nuevos servicios.

PRIMER DEBATE

**PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA PARA EL PROCESO DE
REGULARIZACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE
TRANSPORTE PÚBLICO INTRACANTONAL EN EL CORREDOR AVENIDA
SIMÓN BOLÍVAR Y EN LOS SECTORES INTERNOS DE LA PARROQUIA DE
CALDERÓN DEL DISTRITO METROPLITANO DE QUITO**

**ORDENANZA METROPOLITANA No. XX
EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

Vistos los informes No. ICXX-2016 del mismo año, expedidos por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO

Que, el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, en su numeral 3 determina que los gobiernos municipales tendrán competencia exclusiva para *“planificar, construir y mantener la vialidad urbana;”*

Que, el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución señala además como competencia exclusiva de los gobiernos municipales el de *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”;*

Que, el artículo 266 de la Constitución establece que *“Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias.”*

En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales.”;

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 artículo 54 literal f) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) establece como funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal, entre otras la de *“Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley en dicho marco, prestar los*

servicios públicos 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,** el literal f) del artículo 55, y, el literal q) del artículo 84 del COOTAD establecen que los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos tendrán la competencia exclusiva de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;
- Que,** el artículo 130 del COOTAD referente al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte señala en su inciso segundo que a los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal;
- Que,** la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece en sus artículos 2 y 3 que la referida ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, de concentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad. El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas;
- Que,** el artículo 7 de la LOTTTSV señala que las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de las personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial;
- Que,** la LOTTTSV 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, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control*

del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar;

Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e intercantonales de tránsito y transporte.

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, entre otras, las siguientes:

“a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal; (...)

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 a la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector,

c) 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 artículo 53 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, (LOTTTSV), prohíbe toda forma de monopolio y oligopolio en el servicio de transporte público;

Que, el artículo 61 de la LOTTTSV determina que el Servicio de Transporte Público comprende la operación intracantonal, interprovincial, intrarregional, e internacional;

Que, el artículo 65 de la LOTTTSV, señala que “El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intraregional, intraprovincial e internacional”; en armonía con lo dispuesto en el artículo 66 ibídem, que define al servicio de transporte público Intracantonal, como aquel que opera dentro de los límites cantonales y por ende le corresponde a los

Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;

Que, la Disposición Transitoria Octava de la LOTTTSV prescribe que: "*Los municipios que actualmente ejerzan competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones de la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial y Descentralización.*";

Que, el numeral 1 del artículo 60 del Reglamento a la LOTTTSV determina que el servicio de transporte Intracantonal es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales);

Que, el artículo 63 del Reglamento a la LOTTTSV establece la normativa a base de la cual los vehículos pueden prestar el servicio de transporte intracantonal; y,

Que, el 26 de abril de 2012 el Consejo Nacional de Competencias emite por disposición constitucional la Resolución No. 001-CNC-2012 por la cual se resuelve que la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, son transferidos a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país;

Que, la mencionada Resolución en su artículo 14 señala que las facultades y atribuciones de rectoría local, planificación local, regulación local, control local y gestión, para mejorar la movilidad en las respectivas circunscripciones de los gobiernos autónomos descentralizados para mejorar la movilidad serán bajo el principio de unidad nacional;

Que, el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 003-CNC-2014 de 22 de septiembre de 2014, Aclaratoria de la Resolución No. 006-CNC-2014, dispone en el artículo 1: "*Se ratifica que la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue transferida de manera obligatoria y definitiva, contemplando modelos de gestión diferenciados y cronogramas de implementación, (...) por tanto, la competencia no puede ser devuelta ni rechazada por ningún gobierno autónomo descentralizado municipal*";

Que, el Concejo Metropolitano de Quito, en sesión de 08 de abril del 2009, aprobó el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito para el período 2009-2025, el cual se fundamenta en la los planes Quito Equinoccio 21 y Quito hacia el Bicentenario, y organiza su propuesta 3 en ejes de acción, entre los cuales

resalta la optimización y racionalización del uso del vehículo privado y la disminución de la demanda de viajes;

- Que,** la Visión Estratégica de la Movilidad para el DMQ para el 2015-2030, señala que la Municipalidad facilitará el desplazamiento eficiente y seguro de personas y mercancías de manera inteligente e innovadora y deberá elaborar políticas y programas que incentiven el desarrollo sostenible del transporte y el uso racional del vehículo particular; priorizando a los usuarios del transporte público colectivo;
- Que,** la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2007, Sustitutiva de la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Primero, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, regula, entre otros ámbitos, la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito.
- Que,** la Disposición General Décima Primera de la Ordenanza Metropolitana No. 247 dispone que el órgano competente municipal, por un plazo de 10 años contados a partir de la promulgación de la referida ordenanza, no receptorá solicitudes tendientes a obtener informes prestatarios para la constituciones de compañías o cooperativas de transporte público terrestre que pretenda operar dentro de la zona urbana del Distrito Metropolitano de Quito; y que en caso de inminente necesidad, será el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, quién dispondrá al órgano competente realice el estudio y los resultados del mismo serán presentados para su aprobación al Concejo Metropolitano de Quito;
- 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,** conforme lo señala el artículo 3 de la citada Ordenanza Metropolitana No. 194, el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros es administrado, de manera centralizada por los órganos y entidades del Distrito Metropolitano de Quito, sin perjuicio de que, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros se emplee la modalidad de gestión delegada a personas jurídica de derecho privado; en concordancia con lo señalado en el numeral 2 del artículo 5 de la Ordenanza ibidem: *"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."*
- Que,** el artículo 11 de la Ordenanza Metropolitana No. 194 señala que 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, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte público de Pasajeros, así como la formulación y expedición de los instrumentos de planificación operativa aplicables al mismo.

Que, el artículo 15 de la misma Ordenanza Metropolitana No. 194 determina que en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, le corresponde la prestación misma del servicio de transporte a Operadoras de transporte público de pasajeros, las mismas que actuarán con sujeción a los instrumentos de planificación, reglas de carácter operativo y técnicos, expedidas por el Administrador del Sistema y, en el caso que corresponda, de conformidad con sus respectivos contratos de operación.

Que, la Disposición General Segunda de la citada Ordenanza Metropolitana No. 194 dispone que: *"Para efectos de la renovación de contratos vigentes, o celebración de nuevos contratos de operación y, en general, para la concesión de cualquier mecanismo de subsidio, beneficio o prestación pública establecida para el transporte público de pasajeros, el Administrador o Administradora del Sistema, priorizará aquellas Operadoras que cuenten con los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros dentro de sus activos, como un mecanismo de estímulo a la organización empresarial."*

Que, mediante informe técnico remitido por la Secretaría de Movilidad, en calidad de Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público, determina que *"De acuerdo a los datos obtenidos, existe una demanda de transporte público a lo largo de la Avenida Simón Bolívar y su área de influencia, así como los sectores internos de la Parroquia de Calderón, que al momento está siendo atendida tanto por operadoras legalmente registradas en la Secretaría de Movilidad, como por operadoras informales y personas particulares."*

Que, con fecha... la Procuraduría del Distrito Metropolitano de Quito emite informe favorable...

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 8, numeral 1 y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículo 57, literal a), artículo 87, literal a) y artículo 322, del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

EXPIDE:

LA ORDENANZA METROPOLITANA MODIFICATORIA A LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 247, SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, PARA EL PROCESO DE REGULARIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO INTRACANTONAL EN EL CORREDOR AVENIDA SIMÓN BOLÍVAR Y EN LOS SECTORES INTERNOS DE LA PARROQUIA DE CALDERÓN, DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO;

Artículo 1.- Al final de la Disposición General Décima Primera de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008 y publicada en el Registro Oficial No. 295 de 14 de marzo del mismo año, agréguese el siguiente inciso: "*Se exceptúa además de esta disposición el servicio de transporte público Intracantonal, mientras se desarrolle y concluya el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón.*"

Artículo 2.- A continuación de la Disposición Transitoria Novena de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, agréguese la siguiente:

Décima: De la Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón:

CAPÍTULO I

NORMAS GENERALES DEL PROCESO

Art... (1).- Objeto.- El objeto de la presente Ordenanza es establecer el proceso para la regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, así como en su área de influencia, conforme al estudio técnico que forma parte integrante de la presente Ordenanza, en el plazo y condiciones establecidas en los siguientes artículos y en las normas técnicas que el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros determine para el efecto.

Art... (2).- Ámbito de aplicación.- Se sujetarán a las condiciones de la presente Ordenanza:

1. Las personas naturales que hayan venido prestando el Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, en al menos los últimos 5 años, en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, así como en su área de influencia, que no hayan obtenido aún el título habilitante correspondiente y que consten en el inventario realizado por el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público, quienes posteriormente

deberán conformarse como una Operadora de Transporte Público Intracantonal o en su defecto, adherirse a una debidamente constituida que preste el servicio en el corredor y parroquias determinadas, o en su área de influencia.

2. Las Operadoras de Transporte Terrestre Público Intracantonal, que prestan el servicio en el corredor y parroquias determinadas, o en su área de influencia, y que se encuentre en la capacidad técnica y operativa para satisfacer las necesidades de servicio establecidas en los instrumentos de planificación emitidos por el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público, para lo cual deberán observar los requisitos y procedimientos establecidos en la presente Ordenanza.

Art... (3).- Definición.- Para efectos de la presente Ordenanza, el Servicio de Transporte Público Intracantonal consiste en el traslado en forma colectiva y/o masiva de personas, dentro de los límites cantonales, haciendo uso del parque automotor debidamente autorizado y sujeto a una contraprestación económica, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales).

Art... (4).- Régimen de sujeción.- El Servicio de Transporte Público Intracantonal en el área urbana y en las parroquias rurales, establecidas en la presente Ordenanza, se sujetará a lo dispuesto en la normativa nacional y metropolitana vigente, incluida las disposiciones aquí contenidas, así como en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

Art... (5).- Objeto social exclusivo de la Operadoras.- Las Operadoras de Transporte Público Intracantonal del Distrito Metropolitano de Quito tendrán objeto social exclusivo para la prestación del servicio de transporte público en el ámbito Intracantonal, el mismo que se determinará de forma clara y expresa en su estatuto y en el respectivo Contrato de Operación a ser suscrito con el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

Art... (6).- Órgano competente.-

- 6.1. La Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en calidad de Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, será el Órgano competente para la suscripción de los Contratos de Operación correspondientes y el otorgamiento de las Habilitaciones Operacionales previstas en esta normativa;
- 6.2. La Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, conforme el estudio técnico que forma parte integrante de la presente Ordenanza, determinará el tamaño de la flota requerida para cubrir la demanda del Servicio

de Transporte Público Intracantonal, en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, así como en su área de influencia, en función de los índices operacionales que se establezcan; y,

- 6.3. La Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito directamente o a través de sus órganos o entidades dependientes o adscritas, tomará a su cargo y responsabilidad los procedimientos previstos en la presente Ordenanza, para lo cual y de ser necesario, formulará las Bases de la Convocatoria del presente Proceso en base a lo establecido en la presente Ordenanza.

Art... (7).- Normas técnicas.- Los vehículos destinados a brindar el Servicio de Transporte Público Intracantonal en el área urbana y en las parroquias rurales deberán observar la Norma Técnica Nacional vigente y la Normativa Técnica emitida por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, (MDMQ), a través de la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

CAPÍTULO II

DE LAS OPERADORAS

Art... (8).- Definición.- Para efectos del presente proceso de regularización, se entenderá por Operadora de Transporte Público en el ámbito Intracantonal, a la persona jurídica de derecho privado, que constituida como Cooperativa o Compañía, se haya conformado cumpliendo todos los requisitos y condiciones establecidas, y, que como consecuencia de aquello, haya suscrito el Contrato de Operación correspondiente con la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito.

Art... (9).- Obligaciones de las operadoras.- Las Operadoras que prestan el Servicio de Transporte Terrestre Intracantonal en el Distrito Metropolitano de Quito están obligadas a garantizar la prestación de un servicio de calidad, eficiente y seguro para los usuarios; responder por sus obligaciones tributarias metropolitanas; mantener un registro de información de cada uno de sus socios o accionistas, realizar el pago de remuneraciones y los beneficios que establece la normativa nacional; y, las demás que se establezca para el efecto en el Contrato de Operación otorgado.

Art... (10).- Del proceso para Operadoras.- Al Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal establecido en la presente Ordenanza, podrán aplicar únicamente las Operadoras, que debidamente constituidas, presten el servicio en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, o en su área de influencia, demostrando además que se encuentren en la capacidad técnica y operativa para satisfacer las necesidades de servicio establecidas.

Para el efecto, las Operadoras de Transporte Público de Pasajeros deberán manifestar previamente su interés de participar en el proceso; la Secretaría de Movilidad, previa

valoración de la capacidad técnica y operativa requerida, definirá los índices operacionales con las rutas, recorridos, paradas, frecuencias, horarios de operación e intervalos que se otorgarán a favor de la Operadora solicitante, determinando además la necesidad para el respectivo incremento de unidades, para lo cual se dará observancia a los requisitos previamente determinados para el trámite administrativo correspondiente y otorgamiento de las habilitaciones operacionales a las que haya lugar.

Las Operadoras se sujetarán a las fases del proceso establecidos en la presente Ordenanza, en lo que les fuere aplicables, dentro de los plazos y condiciones previstos en la respectiva Regla Técnica.

CAPÍTULO III

DE LAS Y LOS PRESTADORES DE HECHO

Art... (11).- Definición.- Se entiende por Conductor o Conconductora la persona que presta el servicio de transporte terrestre Intracantonal, mayor de edad y que reuniendo los requisitos prescritos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, se halle calificada para conducir un vehículo a motor en la vía pública, del tipo y clase previsto para la prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros, en el ámbito Intracantonal.

Art... (12).- Aplicantes al Proceso.- Para el caso de prestadores de hecho, sólo podrá aplicar al Proceso de Regularización una persona natural por cada vehículo a ser destinado al Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, o en su área de influencia.

No se podrá otorgar una Habilitación Operacional a quien sea o haya sido beneficiario de otra Habilitación Operacional en el Distrito Metropolitano de Quito con antelación a éste proceso, en cualquier modalidad de transporte, en los cinco últimos años anteriores a la fecha de sanción de la presente Ordenanza.

Art...(13).- Requisitos Obligatorios para los Aplicantes: Los requisitos que deberán cumplir los Aplicantes para participar en el Proceso para la regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, son los siguientes:

- a. Que el aplicante conste en el Inventario realizado por la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, que haya prestado el servicio al menos en los últimos 5 años y no sea titular de otra habilitación operacional en cualquier modalidad de transporte dentro del Distrito Metropolitano de Quito;
- b. Ser titular exclusivo del vehículo a ser destinado al Servicio de Transporte Público Intracantonal;
- c. La habilitación operacional no podrá ser expedida a favor de copropietarias o copropietarios del vehículo;

- d. La Habilitación operacional podrá ser emitida a favor de la o el Apicante que justifique que el vehículo destinado a este servicio ha sido de propiedad de la sociedad conyugal; de la sociedad de bienes legalmente formada; de su cónyuge o conviviente en unión de hecho legalmente constituida; o que pertenece a uno de sus parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad;
- e. En los casos determinados en el literal precedente, el cónyuge, conviviente o pariente del Apicante no podrá ser parte del Proceso. La inobservancia de esta regla supondrá la inhabilitación de los Apicantes que incurran en ello;
- f. Tener la nacionalidad ecuatoriana, o gozar de los derechos de las y los extranjeros en el Ecuador, es decir tener las autorizaciones o permisos de trabajo, de conformidad a lo dispuesto en la legislación Ecuatoriana, respecto a los derechos de los extranjeros;
- g. Haber cumplido con las obligaciones de carácter tributario de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano, hasta la etapa de subsanación de los documentos;
- h. Encontrarse al día para con las obligaciones con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, incluso aquellas derivadas de la suscripción de un convenio de pago.
- i. Haber cumplido con los requisitos generales para la circulación del vehículo en el Distrito Metropolitano de Quito.
- j. No ser servidor(a) servidor(a) público o miembro activo de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional a la fecha de la aplicación.

CAPÍTULO IV DEL PROCESO

Art... (14). Condiciones.- El proceso de regularización para la prestación del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, se sujetará a las siguientes condiciones:

- a. El proceso de regularización del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, determinado en la presente Ordenanza, en todas sus fases y etapas, previo el otorgamiento del respectivo título habilitante, será gratuito.
- b. En caso que se demuestre que el funcionario público ha incurrido en el cobro de dinero, precios, dadas, ofrecimientos, orden o cualquier otro medio fraudulento, directo o indirecto, será sancionado previo el debido proceso y derecho a la defensa,

y en el caso de determinarse responsabilidad contra el funcionario, será remitido el expediente administrativo a la fiscalía a fin de que se dé el trámite correspondiente.

- c. En el caso de determinarse responsabilidad en el aplicante, a más de las acciones legales que hubiera lugar, se excluirá al mismo del proceso y del contrato de operación y/o habilitación operacional por la cual haya sido beneficiado.
- d. Sin perjuicio de lo establecido en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, los vehículos destinados a la prestación del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el Distrito Metropolitano de Quito, se sujetarán a la *"Regla Técnica de Características y Condiciones para los Vehículos destinados al Servicio de Transporte Terrestre Intracantonal"*, que será emitida por el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público, mediante Resolución Administrativa.

Art. (15).- Reglas del Proceso.- El proceso de regularización para la prestación del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón se regirá por las siguientes Fases y Etapas:

I.- Fase Previa:

El número de vehículos destinados al Servicio de Transporte Público Intracantonal del Distrito Metropolitano de Quito será el que determine la Secretaría de Movilidad, en calidad de Administradora del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, mediante Resolución Administrativa motivada, en la que se definirá además los índices operacionales que establecerán las rutas, recorridos, paradas, frecuencias, intervalos y horarios de inicio y fin de la operación, bajo los cuales prestará el servicio la Operadora constituida o que se constituya para cuyo efecto.

Esta Fase comprenderá:

- a. Verificación del levantamiento del inventario o registro efectuado por la Secretaría a cargo de la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, de prestadores de hecho que se encuentran prestando el Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, así como en su área de influencia, del Distrito Metropolitano de Quito, y, que no hayan obtenido aún su título habilitante;
- b. Determinación de las Operadoras de Transporte Público de Pasajeros, que debidamente constituidas, presten el servicio en el corredor y parroquias definidas, o su área de influencia, y, que hayan manifestado su interés de participar en el proceso de regularización, por contar con la capacidad técnica y operativa requerida.

- c. El cumplimiento de las condiciones y requisitos que determine la Secretaría de Movilidad para la obtención del informe jurídico favorable de constitución jurídica, de ser el caso, y posterior suscripción del Contrato de Operación correspondiente;

Previo el otorgamiento del título habilitante correspondiente, la Secretaría de Movilidad determinará las rutas, frecuencias, intervalos, horarios de operación y la flota vehicular con la que se prestará el servicio de transporte público de pasajeros en el ámbito Intracantonal, en los lugares así definidos en el estudio técnico efectuado por el Administrador del Sistema.

II.- Etapas del Proceso:

Para la emisión de los respectivos títulos habilitantes que faculten la prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el ámbito Intracantonal, se observará el siguiente proceso:

a. Convocatoria:

El Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, iniciará con la Convocatoria que realice la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en su calidad de Administrador del Sistema de Transporte de Pasajeros, a los prestadores de hecho y Operadoras debidamente constituidas, que cumplan con las condiciones y requisitos establecidos en la presente Ordenanza, y concluirá con la suscripción o modificación de los correspondientes Contratos de Operación, según corresponda.

Se notificará con la Convocatoria en la cual constarán las Bases de la misma y el correspondiente cronograma, sin perjuicio de su publicación también en la página web del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

b. Constitución jurídica de la operadora:

Para el caso de prestadores de hecho, una vez levantado el inventario o registro de los vehículos que se encuentran prestando el servicio de transporte público de pasajeros, se notificará al o la Aplicante del servicio, el lugar, fecha y hora, en donde deberá entregar la documentación de respaldo para justificar su condición.

Los Aplicantes podrán participar en la constitución de una persona jurídica de derecho privado que reúna los requisitos determinados en la normativa vigente para acceder al Contrato de Operación correspondiente.

Para la constitución jurídica de una nueva Operadora, los interesados deberán solicitar el informe y autorización previa ante la Secretaría de Movilidad, previo el cumplimiento de los requisitos previstos en las ordenanzas metropolitanas vigentes en materia de transporte público y los detallados a continuación:

1. Cédula de ciudadanía y certificado de votación del o la Apicante;
2. Licencia de conducir vigente. (Se exceptúa la presentación de este requisito al o la Apicante con discapacidad, debidamente certificada por el CONADIS respecto de su inhabilidad para conducir un vehículo a motor);
3. Matrícula vigente del vehículo y/o contrato de compraventa del vehículo debidamente notariado o factura original a nombre del o la Apicante del Servicio, del automotor que será destinado el servicio de transporte público de pasajeros;
4. Certificados actualizados de las autoridades competentes que acrediten que él o la Apicante no tiene la calidad de miembro activo de las Fuerzas Armadas ni de la Policía Nacional, así como de los organismos de control de tránsito y transporte competentes en el Distrito Metropolitano de Quito;
5. Certificado actualizado de que el vehículo de propiedad del o la Apicante, ha aprobado la Revisión Técnica Vehicular;
6. Certificado de no adeudar al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;
7. De ser el caso, certificado otorgado por el Consejo Nacional de Discapacidades, o quien haga sus veces como Autoridad Competente, sobre la condición del o la Apicante o del miembro de su núcleo familiar, en cuyo caso deberá presentar un documento público que acredite que la persona con discapacidad es miembro del mismo núcleo familiar;
8. Declaración juramentada realizada por la o el Apicante ante un Notario Público del Distrito Metropolitano de Quito, en la que se indique:
 - a. Que no tiene la condición de servidora o servidor público;
 - b. Que no pertenece a una operadora de transporte público o transporte comercial, debidamente registrada ante la Autoridad Metropolitana competente;
 - c. Estado civil o grado de consanguinidad o afinidad respecto de la persona titular del vehículo; y,
 - d. Para el caso de vehículos que consten en la respectiva matrícula como servicio público, resolución de deshabilitación operacional o administrativa.

La Secretaría de Movilidad garantizará a la o el Apicante del Servicio, que en un término de 20 días, pueda subsanar las observaciones a los documentos presentados en la presente etapa. El término aquí previsto se contará a partir de la notificación por parte de la Secretaría a los aplicantes del proceso.

Durante el proceso administrativo, la Secretaría de Movilidad podrá solicitar a él o la Apicante toda la documentación o información que se considere necesaria para subsanar cualquier inconveniente en su aplicación; y/o, si cumple con los requisitos establecidos en esta normativa, cualquier otra que sea necesaria para complementar los requisitos que le permitan optar por el otorgamiento de la correspondiente Habilitación Operativa.

c. Informe motivado y otorgamiento del informe de constitución jurídica:

La Secretaría de Movilidad directamente o a través de sus órganos o entidades dependientes o adscritas, tomará a su cargo y responsabilidad la ejecución de los procedimientos previstos en esta Disposición.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Secretaría de Movilidad, mediante publicación en la página Web institucional, los correos electrónicos personales; notificará a los prestadores del servicio que han cumplido con todos los requisitos exigidos y que son sujetos de regularización.

Las y los Apicantes del servicio presentarán los documentos cumpliendo la normativa vigente y las formalidades establecidas en el procedimiento para el otorgamiento del informe jurídico favorable de constitución.

d. Otorgamiento del Contrato de Operación:

Para el caso de prestadores de hecho, dentro del plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la emisión del informe de constitución jurídica, el o la representante legal de la Operadora debidamente constituida, deberá solicitar la emisión del correspondiente Contrato de Operación, agregando a su petición los requisitos documentales establecidos para este Proceso.

En todo lo demás que no estuviere explícitamente señalado en esta Ordenanza, el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón se sujetará a las normas previstas en el ordenamiento jurídico metropolitano vigente.

Mediante Resolución Administrativa debidamente motivada de la Autoridad Metropolitana Competente, podrá modificarse los plazos establecidos para el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón.

El Régimen prescrito en esta Ordenanza garantizará a las mujeres el derecho previsto en el artículo 331 de la Constitución de la República, fortaleciendo todos los medios necesarios para su participación en el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte de Servicio del Transporte Público Intracantonal, en igualdad de condiciones, al momento del otorgamiento de su Habilitación Operacional. En estricto cumplimiento de los principios constitucionales, se garantizará la inclusión de las mujeres en calidad de socias o accionistas y conductoras, en al menos el 30% del total de Habilitados, en aquellos corredores y zonas donde sea posible aplicar esta disposición, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano vigente, una vez que hayan dado cumplimiento a los requisitos establecidos en la presente Ordenanza.

Una vez que el o la aplicante con discapacidad, o la persona a cuyo cargo se encuentre una persona con discapacidad, debidamente certificado por la Autoridad Competente, haya obtenido la habilitación administrativa, tendrá el plazo establecido en el ordenamiento jurídico nacional vigente para la formación de conductores profesionales, para presentar ante la Autoridad Metropolitana Competente la licencia que le acredite como conductor calificado para esta modalidad de transporte.

En el caso que la discapacidad no le permita obtener la licencia respectiva, deberá contratar los servicios de un conductor profesional que cumpla con los requisitos establecidos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano vigente para prestar a su nombre este tipo de servicio.

Se prohíbe el otorgamiento o modificación de Contratos de Operación para la prestación del Servicio de Transporte Terrestre Intracantonal a quien hubiere incurrido en cualquier forma de concentración de capital restringida o concentración de control restringida, a fin de evitar monopolios y oligopolios, conforme lo disponen el numeral 1 del artículo 334; y, artículo 335 de la Constitución de la República del Ecuador y la Ordenanza Metropolitana 194.

Para el caso de Operadoras legalmente constituidas, los aplicantes se sujetarán a los requisitos y condiciones previstos en el ordenamiento jurídico vigente para el otorgamiento de nuevas habilitaciones operacionales, conforme lo señalado en el artículo (10) de la presente Ordenanza.

Art... (16).- De las habilitaciones operacionales.- Las Habilitaciones operacionales para la prestación del servicio de transporte público se otorgarán a la Operadora de Transporte Público de Pasajeros, una vez que la misma haya suscrito el Contrato de Operación con la Secretaría de Movilidad, en su calidad de Administradora del Sistema. Las Habilitaciones operacionales se otorgarán nominalmente y no son disponibles o negociables por el titular de las mismas.

Las Habilitaciones Operacionales no podrán ser objeto de medidas cautelares o de apremio, arrendamiento, cesión, o, bajo cualquier figura, transferencia o traspaso de su explotación o

uso, dado que estas habilitaciones son de titularidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Art... (17).- Régimen de competencias.- En lo relacionado con el control del servicio de transporte terrestre Intracantonal, la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Público, Tránsito y Seguridad Vial de Quito, tendrá todas las competencias y atribuciones, mientras que, el ejercicio de la potestad administrativa sancionatoria será responsabilidad de la Secretaría de Movilidad.

Art... (18).- Régimen sancionatorio.- Una vez que concluya el proceso de regularización para la prestación del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores intemos de la parroquia de Calderón, los y las administrados que presten el Servicio de Transporte Público Intracantonal en el Contrato de Operación correspondiente y las habilitaciones operacionales respectivas, o en contravención a las normas administrativas o técnicas, serán sancionados conforme la normativa metropolitana vigente y a los contratos de operación que se suscriban para el efecto.

Art... (19).- Obligaciones.- Para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, las Operadoras beneficiarias del presente proceso de regularización, deberán dar cumplimiento a las obligaciones previstas en la normativa vigente, al sistema tarifario aplicable y debidamente determinado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y deberán operar además bajo el modelo de gestión de caja común, sujetándose para el efecto a la regla técnica vigente.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA: Exceptúese al proceso de regularización establecido en la presente Ordenanza Metropolitana de las formas de delegación previstas en el artículo 21 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, sancionada el 13 de marzo de 2012. La definición de los servicios de transporte público de pasajeros determinados en esta Ordenanza se sujetará a las condiciones, plazos y ajustes previstos para este caso específico.

SEGUNDA: En todo aquello que no esté establecido en la presente Ordenanza Metropolitana regirá lo establecido en las Ordenanzas Metropolitanas 194 y 247 y sus respectivas reformas, así como en la normativa nacional y local vigente.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA:

PRIMERA: La Secretaría de Movilidad será la responsable de la ejecución del Proceso de regularización para la prestación del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón,

para lo cual, en el plazo de 60 días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, procederá a efectuar la convocatoria respectiva que dará inicio a éste proceso y elaborará la respectiva Norma Técnica.

SEGUNDA: En el plazo de 180 días, contados a partir de la emisión de la presente Ordenanza Metropolitana, la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, presentará el informe técnico para la definición del sistema tarifario a ser aplicado en el corredor, parroquia y área de influencia, establecidos en la presente Ordenanza, el cual, una vez aprobados por el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, serán puestos en consideración del Consejo para su aprobación.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción.

Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito.



ANEXO 2

EXPOSICION DE MOTIVOS

En el Distrito Metropolitano de Quito existe un Sistema de Estacionamientos a cargo de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, misma que administra y gestiona el Sistema de Estacionamientos de Quito (SEQ), Parqueaderos Municipales del Centro Histórico, la RED de estacionamientos, Zona Azul y Zona Azul Universitaria.

En concordancia con el artículo 240 y 254 de la Constitución de la República del Ecuador y los artículos 7, 86, 87, 88, 322 y 395 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización COOTAD, propongo este Proyecto de Ordenanza Sustitutiva del Sistema de Estacionamientos y Terminales Terrestres del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Eliminado: se propone presentar

Eliminado: de la Ordenanza Metropolitana 221 referente a la creación

El objetivo de este Proyecto de Ordenanza Sustitutiva es depurar y reformar en un solo cuerpo legal, las normas contenidas en varias Ordenanzas metropolitanas: sustituyendo as Ordenanza número 221 de 13 de agosto de 2007, que fue reformada por las Ordenanzas 282 del 16 de febrero del 2009, 192 de 28 de febrero de 2012, y, 002 de 30 de mayo de 2014. Así como lo señalado en las Resoluciones del Concejo Metropolitano número 455, 951 y 555, adecuando esta Norma a los preceptos del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Eliminado: como son l

Eliminado: s

Esta Ordenanza Sustitutiva, constituye para la ciudadanía y para los funcionarios encargados de su implementación, una Norma Técnico Jurídica, actualizada que facilite su comprensión y correcta aplicación de las disposiciones municipales, relativas al Sistema de Estacionamientos y Terminales del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en cuanto a su objetivo; tipos de estacionamiento; precio, horario y excepciones; infracciones,

Eliminado: y sanciones así como estímulos para los inversionistas

Estacionamientos en el Centro Histórico

Al momento existen 1.913 plazas de estacionamientos en el Centro Histórico, disponibles las 24 horas del día, distribuidos en los edificios:

- Cadisán
- Yaku
- San Blas
- Montufar 1
- Montufar 2
- El Tejar
- La Ronda

ESTACIONAMIENTO	UBICACIÓN	TARIFA DIURNA	HORARIO	TARIFA NOCTURNA	HORARIO	PLAZAS
CADISÁN	Mejía Oe5-36 y Benalcázar	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	399
EL TEJAR	Mejía s/n y Chimborazo	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 22:00	313
MONTUFAR 1	A Bustamante N16-18/Olmedo y Mejía	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	113
MONTUFAR 2	Olmedo E1-36 y Av. Pichincha	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	243
LA RONDA	Guayaquil SI-124 y Morales	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	258
SAN BLAS	Guayaquil N443-1 y Caldas	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	394
YAKU	Calles Bolívar S/N y Rocafuerte	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 20:00	193
TOTAL						1.913

Con formato: Fuente: Palatino
Linotype

RED de Estacionamientos

La RED de estacionamientos por su parte cuenta con 2.130 plazas ubicadas estratégicamente en 7 bahías de estacionamientos en el Parque La Carolina, 3 en el Parque Bicentenario, 1 en Cumbayá y 1 frente al Parque Urbano Cumandá.

ESTACIONAMIENTO	UBICACIÓN	TARIFA/HORA O FRACCIÓN DE LUNES A VIERNES	SÁBADO, DOMINGOS Y DÍAS FERIADOS	HORARIO	PLAZAS
CAROLINA 1	Av. Amazonas y Av. De la República	0.50	0.50	08:00 a 22:00	94
CAROLINA 3	Japón y Amazonas	0.50	0.50	08:00 a 22:00	106
CAROLINA 4	De los Shyris y Portugal	0.50	0.50	08:00 a 22:00	143
CAROLINA 5	De los Shyris, junto a la tribuna	0.50	0.50	08:00 a 22:00	114
CAROLINA 6	De los Shyris y Suiza	0.50	0.50	08:00 a 22:00	92
CAROLINA 7	De los Shyris entre Rusia y Bélgica	0.50	0.50	08:00 a 22:00	97
CAROLINA 8	Eloy Alfaro	0.50	0.50	08:00 a	105

Con formato: Fuente: Palatino
Linotype

	entre República y De los Shyris			22:00	
LA ESQUINA	Pampite y Chimboraz o (Cumbayá)	0.50	1.00	Lunes a viernes 08:00 a 24:00 Sábado y domingo de 09:00 a 24:00	99
BICENTENARIO A	Amazonas y Psj. Amazonas	0.50	0.50	24 horas	336
BICENTENARIO B	Amazonas y Holguín	0.50	0.50	08:00 a 22:00	420
BICENTENARIO C	Rafael Aulestia y Alfonso Yépez	0.50	0.50	08:00 a 22:00	407
CUMANDÁ	Av. 24 de Mayo entre Santa Cruz y Maldonado	0.50	0.50	Domingo a jueves de 08:00 a 22:00	117
TOTAL					2.130

Zona Azul

La Zona Azul, un sistema de estacionamientos que inició en el 2010, tiene un total de 8.792 plazas ubicadas en 6 zonas. Este sistema rotativo tarifado se encuentra distribuido de la siguiente manera:

NÚM. ZONAS	ZONAS	PERÍMETRO	NUM. PLAZAS
1	LA MARISCAL (2010)	AV. COLÓN, AV. 12 DE OCTUBRE, AV. PATRIA; Y, AV. 10 DE AGOSTO, HASTA AV. COLÓN	2.255
2	LA MARISCAL (2012)	AV. ELOY ALFARO, AV. AMAZONAS, AV. ORELLANA, AV. LA CORUÑA, AV. ISABEL LA CATÓLICA, CAAMAÑO, AV. 12 DE OCTUBRE, AV. COLÓN; Y, AV. 10 DE AGOSTO HASTA AV. ELOY ALFARO.	1.070
3	SANTA CLARA (2012)	AV. COLÓN, AV. 10 DE AGOSTO, AV. SANTA PRISCA, AV. TARQUI, AV. GRAN COLOMBIA, CALLES LUIS SODIRO, LUIS FELIPE BORJA, GUAYAQUIL, CALDAS, VARGAS ;Y, AV. AMÉRICA HASTA AV. COLÓN.	1.838
4	LA CAROLINA Y RUMIPAMBA (2011)	AV. NACIONES UNIDAS, CALLE JAPÓN, AV. AMAZONAS, AV. DE LA REPÚBLICA, AV. ELOY ALFARO;Y, AV. 10 DE AGOSTO HASTA LA AV. NACIONES UNIDAS.HASTA AV. NACIONES UNIDAS.	1.222
5	LA PRADERA Y LA CAROLINA (2011)	AV. NACIONES UNIDAS, AV. 6 DE DICIEMBRE, AV. ORELLANA, AV. AMAZONAS, AV. ELOY ALFARO; Y; AV. DE LOS SHYRIS HASTA AV. NACIONES UNIDAS.	1.779
6	CUMBAYÁ (2013)	CALLES MARÍA ANGÉLICA IDROBO, ROCAFUERTE, LUIS GARZÓN, FRANCISCO DE ORELLANA, CHIMBORAZO, AV. PAMPITE Y, AV. INTEROCEÁNICA.	628
TOTAL:			8.792

Con formato: Fuente: Palatino
Linotype, 11 pto

Según el último reporte de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas el sistema registra un promedio mensual de 880.908 usuarios, y 7'928.173 usuarios al año. Y un total de 225.041 usuarios de tarifa exonerada, de enero a septiembre de 2015.

La Zona Azul cuenta con la atención del personal de la EPMMOP y la Policía Metropolitana, con un total de 37 personas, entre supervisores, recaudadores, técnicos, coordinadores, administrativos y operativos.

PERSONAL DE LA EPMMOP	
SUPERVISORES	7
RECAUDADORES	8
TÉCNICO CGM	1
COORDINADOR	1
TOTAL	17
POLICIA METROPOLITANA	
ADMINISTRATIVOS	3
OPERATIVOS	17
TOTAL	20

Con formato: Fuente: Palatino
Linotype, 11 pto

Zona Azul Universitaria

Los estacionamientos de Zona Azul Universitaria permiten a estudiantes hacer uso de la misma hasta por 5 horas pre pagando un valor de 0.40ctvs por cada hora o fracción. Existen 334 plazas disponibles en las 3 zonas de la ciudad.

Zona 1

En esta zona existen, al momento, 112 plazas de estacionamiento en las calles e intersecciones cercanas a las universidades Católica, Salesiana y Politécnica Nacional:

- Jorge Washington entre av. 12 de Octubre y Tamayo
- Gral. Francisco Robles entre av. 12 de Octubre y Tamayo
- Vicente Ramón Roca entre av. 12 de Octubre y Tamayo
- Jerónimo Carrión entre av. 12 de Octubre y Tamayo
- Ignacio de Veintimilla ente av. 12 de Octubre y Tamayo
- Mena Caamaño entre av. 12 de Octubre e Isabel La Católica

Zona 2

En esta zona son 62 plazas de estacionamiento disponibles, ubicadas en las calles e intersecciones cercanas a la Universidad de las Américas:

- Tamayo ente av. Colón y Luis Cordero.
- Camilo Destruge entre Francisco Salazar y av. Colón.
- Francisco Salazar entre av. 12 de Octubre y Tamayo

Zona 3

En esta zona existen 160 plazas de estacionamiento en las calles e intersecciones cercanas a la Universidad San Francisco de Quito, en la Av. Pampite.

Planificación de proyectos a implementar en la Zona Azul

Para el cálculo de los ingresos anuales estimados se empleó el índice de rotación vehicular actual que es de 4.19 vehículos por plaza.

**SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO ZONA AZUL
PROYECTOS A IMPLEMENTAR**

Con formato: Fuente: Palatino
Linotype, 11 pto

PROYECTO	PERÍMETRO	# PLAZAS ESTIMADAS	PROMEDIO MENSUAL DE VEHÍCULOS	PROMEDIO ANUAL DE VEHÍCULOS
IÑAQUITO - JIPIJAPA	AV. NACIONES UNIDAS, AV. RÍO COCA, AV. AMÉRICA, AV. 6 DE DICIEMBRE	2,489	208,495	2,501,943
ELOY ALFARO	AV. ELOY ALFARO, 6 DE DICIEMBRE, CALLE JOSÉ CORREA	594	49,757	597,089
LAS CASAS - RUMPAMBA	AV. COLÓN, AV. NACIONES UNIDAS, AV. 10 DE AGOSTO, AV. AMÉRICA	2,035	170,465	2,045,582
GDZÁLEZ SUAREZ	AV. 12 DE OCTUBRE, AV. CORUÑA, AV. GONZÁLEZ SUÁREZ, AV. CORUÑA	986	82,594	991,127
SAN JUAN - MIRAFLORES	CALLE GALÁPAGOS, AV. UNIVERSITARIA, AV. AMÉRICA, CALLE NICARAGUA	1,117	93,567	1,122,808
MERCADO CENTRAL	CALLE ESMERALDAS, CALLE CALDAS, CALLE ÑOS, AV. PICHINCHA	231	19,350	232,201
TUMBACO	VÍA INTEROCEANICA, CALLE ANTONIO JOSÉ DE SUCRE, CALLE GONZALO PIZARRO, CALLE JUAN MONTALVO	234	19,601	235,217
LA GASCA	CALLE GILBERTO GATTO SOBRAL, AV. LA GASCA, CALLE GÁSPAR DE CARVAJAL, CALLE ENRIQUE RITTER	264	22,114	265,373
CALDERÓN	VÍA PANAMERICANA NORTE, CALLE CACHA, AV. CARAPUNGO, AV. 9 DE AGOSTO	387	32,418	389,012
		8,937	698,363	8,380,352

Además existe un proyecto para solución de parqueaderos en la avenida González Suarez con un sistema Smart Parking. El inventario del perímetro en la zona abarca las calles: 12 de Octubre, Av. Coruña, Av. González Suárez y la Av. Coruña en la parte occidental.

Las plazas estimadas dentro de este proyecto son 986 en total, distribuidas de la siguiente forma:

DISTRIBUCIÓN	NÚMERO DE PLAZAS
NORTE	81
SUR	30
ORIENTE	481
OCCIDENTE	394
TOTAL	986

El parque automotor continúa creciendo, en la actualidad existen 564.304 unidades, 1 por cada 4.3 habitantes.

El porcentaje del crecimiento poblacional en Quito es del 2% y hoy en día Quito cuenta con 2'424.648 habitantes. A su vez el porcentaje de crecimiento vehicular es del 8%. Haciendo una aproximación se estima que en el año 2024, con 2'630.195 habitantes existiría 1 vehículo por cada 1.4 personas.

CONSIDERANDO:

- Que, el artículo 31 de la Constitución de la República prescribe que: "Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en ejercicio pleno de la ciudadanía.";*
- Que, el artículo 36 de la Constitución de la República del Ecuador, expresa: "Las personas adultas mayores recibirán atención prioritaria y especializada en los ámbitos públicos y privados, en especial en los campos de inclusión social y económico, y protección contra la violencia. Se considerarán personas adultas mayores aquellas personas que hayan cumplido los sesenta y cinco años de edad.";*
- Que, los numerales 1,2,3 y 6 del artículo 264 de la Constitución, en relación a las competencias exclusivas de los gobiernos municipales, prescriben: "1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural. 2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón. 3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana (...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal. (...)";*
- Que, el artículo 266 de la Constitución de la República establece que los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos, entre otras, ejercerán las mismas competencias que los gobiernos cantonales;*
- Que, el artículo 84 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece que son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano, entre otras, las siguientes m) Regular y controlar el uso del espacio público*



metropolitano; y, (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio.”;

Que, el artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece como atribuciones del Concejo Metropolitano en su literal v) “Regular y controlar el uso del suelo en el territorio del distrito metropolitano, de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra.”;

Que, el artículo 395 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece que: (...) Potestad sancionadora.- Los funcionarios de los gobiernos autónomos descentralizados, encargados del juzgamiento de infracciones a la normativa expedida por cada nivel de gobierno, ejercen la potestad sancionadora en materia administrativa.

Los gobiernos autónomos descentralizados tienen plena competencia para establecer sanciones administrativas mediante acto normativo, para su juzgamiento y para hacer cumplir la resolución dictada en ejercicio de la potestad sancionadora, siempre en el ámbito de sus competencias y respetando las garantías del debido proceso contempladas en la Constitución de la República.(...)

(...) La potestad sancionatoria y los procedimientos administrativos sancionatorios se regirán por los principios de legalidad, proporcionalidad, tipicidad, responsabilidad, irretroactividad y prescripción. En casos de infracción flagrante, se podrán emplear medidas provisionales y cautelares de naturaleza real para asegurar la inmediación del presunto infractor, la aplicación de la sanción y precautelar a las personas, los bienes y el ambiente.

Para tal efecto, se considerarán infracciones objeto de las sanciones establecidas por los gobiernos autónomos descentralizados, todo incumplimiento por acción u omisión a las normativas expedidas por éstos.

Que, el artículo 396 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización prevé que “en la normativa del régimen sancionador, así como la imposición de sanciones se deberá guardar la debida adecuación entre la gravedad del hecho constitutivo de la infracción y la sanción aplicada, considerándose especialmente los siguientes criterios para la gradación de la sanción a aplicar: a) La trascendencia social y el perjuicio causado por la infracción cometida; b) El grado de intencionalidad; c) La reiteración o reincidencia en la comisión de las infracciones; y, d) La cuantía del eventual beneficio obtenido”.

Que, el artículo 498 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece que: Con la finalidad de estimular el desarrollo del turismo,

la construcción, la industria, el comercio u otras actividades productivas, culturales, educativas, deportivas, de beneficencia, así como las que protejan y defiendan el medio ambiente, los concejos cantonales o metropolitanos podrán, mediante ordenanza, disminuir hasta en un cincuenta por ciento los valores que corresponda cancelar a los diferentes sujetos pasivos de los tributos establecidos en el presente Código.

Los estímulos establecidos en el presente artículo tendrán el carácter de general, es decir, serán aplicados en favor de todas las personas naturales o jurídicas que realicen nuevas inversiones en las actividades antes descritas, cuyo desarrollo se aspira estimular; beneficio que tendrá un plazo máximo de duración de diez años improrrogables, el mismo que será determinado en la respectiva ordenanza.

En caso de revocatoria, caducidad, derogatoria o, en general, cualquier forma de cese de la vigencia de las ordenanzas que se dicten en ejercicio de la facultad conferida por el presente artículo, los nuevos valores o alcótuas a regir no podrán exceder de las cuantías o porcentajes establecidos en la presente Ley.

Que, el artículo 2 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá las siguientes finalidades: "1) Regulará el uso y la adecuada ocupación del suelo y ejercerá control sobre el mismo con competencia exclusiva y privativa. De igual manera regulará y controlará, con competencia exclusiva y privativa las construcciones o edificaciones, su estado, utilización y condiciones; 2) Planificará, regulará y coordinará todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias".

Que, el artículo 8 numeral primero de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que "Le corresponde específicamente, al Concejo Metropolitano: 1) Decidir, mediante Ordenanza, sobre los asuntos de interés general, relativos al desarrollo integral y a la ordenación urbanística del Distrito, a la prestación de servicios públicos y a la promoción cultural de la comunidad, así como las cuestiones referentes a otras materias que según la Ley sean de competencia municipal".

Que, el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito, aprobado por el Concejo Metropolitano mediante la resolución No. SG 0912 de 23 de abril de 2009, adoptada en la sesión de 8 de abril del mismo año, establece como una línea estratégica que la gestión técnica de la oferta de estacionamientos en las vías y en predios no edificados y edificados, tanto públicos como privados, se constituyen en una herramienta clave para el manejo del tráfico en el Distrito Metropolitano de Quito; y, complementariamente, entre los programas y proyectos a impulsar, menciona la definición de la política tarifaria de estacionamientos, adoptando las definiciones del modelo conceptual, mayor costo en las zonas del Centro Histórico y del hipocentro, ya que son las zonas más congestionadas, y de

bajo costo en los estacionamientos junto a las estaciones de tra público (P+R) que se implementen; la ampliación de la zona azul; la reducción progresiva de oferta de estacionamientos en la vía pública; y, el desarrollo, gestión y operación de estacionamientos bajo la modalidad de asociación público-privado; y,

Eliminado: *sparte*

Que, la normativa que regula el "Sistema de Estacionamientos de Quito", dispuesta en las Ordenanzas Metropolitanas No.- 221 sancionada el 13 de agosto de 2007; 282 sancionada el 16 de febrero de 2009, 192 de 28 de febrero de 2012, 002 de 30 de mayo 2014, incorporando otros temas como: dependencias responsables u órganos administrativos competentes de una forma general y no especifica, para evitar confusiones futuras por cambios en la estructura administrativa municipal; establecer la ejecución de realizar evaluaciones del sistema en cualquier momento; realizar una nueva tipología de los estacionamientos vehiculares que conforman el Sistema de Estacionamientos de Quito; contratación de pólizas de seguro por riesgos inherentes al servicio de estacionamientos; mecanismo de cobro de la tarifa y modalidad de pago.

Que, le corresponde al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito contar con una administración pública que constituyan un servicio a la colectividad, regido por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, desconcentración, coordinación, planificación, transparencia y evaluación, siendo necesario modificar la Ordenanza Metropolitana No. 221 y sus reformas.

En ejercicio de sus atribuciones legales, contenidas en el artículo 2 numeral 1 y artículo 8, numeral 4 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 57, literal a) y 87, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización,

EXPIDE

LA ORDENANZA METROPOLITANA SUSTITUTIVA CAPÍTULO XV DEL TÍTULO II DEL LIBRO TERCERO DEL CÓDIGO MUNICIPAL REFERENTE AL RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y ~~TERMINALES TERRESTRES~~ DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"

Comentario [t1]: Concejal Pedro Freire sugiere eliminar Terminales Terrestres y sugiere que se cambie el texto por "Régimen de Estacionamientos Particulares"

Art. 1.- Sustitúyase el Capítulo XV "Del Sistema De Estacionamientos y Terminales Terrestres del Distrito Metropolitano de Quito", del Código Municipal, por el siguiente texto:

CAPÍTULO XV

DEL RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO

SECCIÓN I

DEL OBJETO Y ÁMBITO

Art. 1.-Objetivo.- Créase el Sistema de Estacionamientos de Quito con el objetivo de apoyar el desarrollo territorial, la conectividad y movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito, así como mejorar las condiciones de circulación peatonal, vehicular y ciclística, principalmente en la ciudad de Quito y sus conglomerados adyacentes, mediante la planificación, diseño y gestión de estacionamientos vehiculares existentes y nuevos proyectos, que integren de forma prioritaria sus servicios a los principales corredores de transporte público de pasajeros.

Con formato: Fuente: Palatino
Linotype, 11 pto

Art. 2.- Sistema de Estacionamientos.- Los estacionamientos vehiculares que conforman el Sistema de Estacionamientos de Quito tendrán el carácter de uso público y serán planificados, diseñados y gestionados tanto en bienes sobre los cuales tiene dominio la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, como en bienes inmuebles de dominio público, y en los bienes de dominio privado que hayan sido debidamente autorizados para este fin, se aplicará las regulaciones del uso del suelo comercial y de servicios del Distrito Metropolitano de Quito.

Con formato: Fuente: Palatino
Linotype, 11 pto

Con formato: Fuente: Negrita

Con formato: Fuente: Palatino
Linotype, 11 pto

Sólo en el caso de que, para los efectos previstos en el inciso anterior, se requiera el cambio de categoría de los bienes metropolitanos, se requerirá resolución previa del Concejo Metropolitano, con el voto favorable de al menos las dos terceras partes de sus miembros. No se entenderá como cambio de categoría del bien, la determinación del destino de las vías públicas para el servicio de estacionamiento rotativo tarifado de vehículos.

Institucionalidad

Art.- 3. Competencia.- Compete a la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad, establecer técnicamente las zonas en las vías públicas que podrán ser destinadas para el Servicio de Estacionamiento Rotativo Tarifado de Vehículos, para lo cual remitirá un informe técnico al Órgano Administrativo Competente del Sistema de Estacionamientos de Quito, el mismo que procederá a elaborar el informe definitivo técnico-financiero que determine la factibilidad de la propuesta.

El Órgano Administrativo competente del Sistema de Estacionamiento de Quito también podrá proponer a la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad mediante informe técnico-financiero la aprobación de la ampliación de la cobertura del Sistema Rotativo Tarifado para su aprobación.

Así mismo y, previo informe técnico de compatibilidad de uso y de imagen urbana de la Secretaría o de la dependencia responsable del territorio, hábitat y vivienda, le compete establecer los espacios específicos en los demás bienes metropolitanos del dominio público y privado, que podrán ser destinados para servicio de estacionamiento de ~~vehículos de uso público en playas o edificios~~, sujetándose a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo anterior, cuando se requiera el cambio de categoría del bien.

Comentario [12]: Concejal Luis Reina sugiere eliminar la palabra vehículos acogida

Art. 4.- Administración.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del órgano administrativo competente, administrará el Sistema de Estacionamientos de Quito, con facultades y competencias en la materia de conformidad con este Capítulo, para lo cual diseñará, gestionará y ejecutará todas las acciones necesarias para promover y desarrollar el mismo, en el marco de las políticas de movilidad sostenible definidas por la Secretaría o dependencia responsable de la Movilidad.

Art. 5.- Evaluación.- La Secretaría o dependencia responsable de la movilidad será la encargada de evaluar cada ~~dos~~ años el cumplimiento de los objetivos de la gestión del Sistema de Estacionamientos de Quito, frente a la política de gestión de los flujos del tráfico urbano y las condiciones generales de movilidad.

Comentario [13]: Concejala Susana Castañeda propone se realice en un año (no se acoge la OB)

En el caso de requerirse por motivos técnicos la evaluación del sistema, antes del plazo establecido en el inciso anterior, la Secretaría o dependencia responsable de la Movilidad, deberá realizarlo e informar el resultado del mismo.

Art. 6.- Normativa.- Vía Resolución Administrativa del órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, se expedirán las instrucciones administrativas, flujos de procedimiento y reglas técnicas para la mejor aplicación de este Capítulo, de los estacionamientos públicos administrados por el Municipio de Quito estando facultada para la expedición de reglas de carácter financiero, operativo y técnico, en cada una de las tipologías de la oferta de estacionamientos, previo informe favorable emitido por la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad

SECCIÓN II

DE LOS TIPOS DE ESTACIONAMIENTO PARA VEHÍCULOS

Art. 7.- Tipos de estacionamientos.- Los estacionamientos vehiculares que conforman el Sistema de Estacionamientos de Quito, deben prestar el servicio público exclusivo para el estacionamiento de vehículos y pueden desarrollarse en:

- a) Estacionamientos en la vía pública, que se denominará Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado,
- b) Estacionamientos fuera de la vía en espacios específicos de bienes públicos y privados, sea en playas de estacionamientos o edificios.
- c) Estacionamientos no tarifados en la vía pública.

Art. 8.- Modalidad.- El servicio de estacionamientos se clasifica según la modalidad de transporte, para efectos de la presente Ordenanza, en los siguientes grupos:

- a) Estacionamientos para vehículos no motorizados: bicicletas u otros similares
- b) Estacionamientos para vehículos motorizados según la siguiente clasificación:
 - Estacionamientos para vehículos menores como motocicletas;
 - Estacionamientos para vehículos livianos: automóviles y camionetas;
 - Estacionamientos para vehículos de transporte público y de carga liviana: buses, busetas y camiones rígidos de dos y tres ejes; y,
 - Estacionamientos de vehículos de carga pesada destinados a combinación de camión, remolque o tracto camión con semirremolque o remolque.

Art. 9.- Normas Técnicas.- Los estacionamientos vehiculares de uso público deberán ser planificados y diseñados de acuerdo a lo establecido en las Normas de Arquitectura y Urbanismo de Quito; y a las directrices y orientaciones emitidas por la dependencia Metropolitana encargada del ordenamiento territorial.

El diseño y localización de los estacionamientos se sujetarán a las categorías que se especificarán en la Resolución Administrativa que se expedirá para la aplicación de la presente Ordenanza.

Comentario [14]: Concejal Carlos Páez propone texto alternativo: Los Estacionamientos vehiculares de uso público deberán ser planificados en concordancia con lo establecido en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y el Plan de Uso y Ocupación del Suelo y diseñados de acuerdo a lo establecido en las Normas de Arquitectura y Urbanismo vigentes. Para su implementación deberán contar con informe técnico favorable de la secre. municipal responsable de los temas de territorio, hábitat y vivienda (Acogida)

SECCIÓN III

DE LOS TIPOS DE GESTIÓN

Art. 10.- Los Estacionamientos de uso público y Terminales Terrestres que se encuentren ubicados en bienes sobre los cuales tiene dominio la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, serán administrados y operados por el órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, bajo el régimen de concesión, asociación o cualquier otro tipo de acto necesario para organizar, promover, contratar y operar el Sistema, exceptuándose aquellos actos que

podrían implicar transferencia de dominio de los bienes, para lo cual se requerirá autorización expresa del Concejo Metropolitano.

Los Estacionamientos de uso público ubicados en bienes privados que cobren tarifa por el uso de plazas de estacionamiento, deberán cumplir con la normativa que para el efecto dicte la Secretaría o dependencia de la movilidad, en base a los informes técnicos presentados por el órgano competente de la administración del Sistema y la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.

Art. 11.- Los estacionamientos que sean gestionados en los demás bienes inmuebles de dominio público o privado y que hayan sido debidamente autorizados para este fin, y que formen parte del Sistema de Estacionamientos de Quito, podrán acceder a estímulos por inversiones para estacionamiento público.

Art. 12.- Ni la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito ni el órgano administrativo competente del Sistema de Estacionamientos de Quito, asumirán responsabilidad alguna por daños o pérdidas ocasionadas en los vehículos que permanezcan en los estacionamientos del Sistema. No obstante, se deberán contratar pólizas de seguros que amparen los riesgos inherentes al servicio de estacionamientos fuera de la vía, en espacios específicos de bienes públicos y privados, sea en playas de estacionamiento o edificios, conforme se determine en la Resolución Administrativa.

Los Estacionamientos que forman parte del Sistema de Estacionamientos del Distrito Metropolitano de Quito deberán contratar pólizas de seguros que amparen los riesgos inherentes al servicio de estacionamiento.

SECCIÓN IV

DE LAS TARIFAS, HORARIOS Y EXCEPCIONES

Art. 13.- Toda persona podrá hacer uso de los estacionamientos Municipales de uso público pertenecientes al "Sistema de Estacionamientos de Quito", para lo cual deberá pagar la tarifa fijada mediante Ordenanza expedida por parte del Concejo Metropolitano

Están exentas del pago de esta tarifa, las personas que utilicen el servicio de estos estacionamientos durante los primeros 15 minutos de servicio.

Las personas con discapacidad y adultos mayores están exentas del pago de la tarifa en el Sistema de Estacionamiento de Quito, siempre y cuando el servicio sea ocasional.

Art. 14.- Tarifas.- El órgano competente administrador del sistema, a través de un estudio técnico financiero, justificará el cálculo de las tarifas tomando en cuenta el grado de cobertura de

Comentario [15]: Concejal Pedro Freire: Incluir lo que señala el Art. 498 del COOTAD de los estímulos tributarios. (suspense)

Comentario [16]: Concejal Marco Ponce sugiere modificar la parte final.

Comentario [17]: Toda persona podrá hacer uso de los estacionamientos Municipales de uso público pertenecientes al "Sistema de Estacionamientos de Quito", para lo cual deberá pagar la tarifa fijada mediante resolución técnicamente justificada, emitida por el órgano competente administrador del Sistema, sobre la base de los siguientes criterios básicos, adicionales a los establecidos en el artículo siguiente:

a) Están exentas del pago todos los vehículos no motorizados y los vehículos motorizados que transporten a personas con discapacidad, debidamente identificadas.

b) Los vehículos conducidos por personas adultas mayores serán gravados con un 50% del descuento en la tarifa regular.

c) Las tarifas horarias deberán estar indexadas al salario básico, con valores aproximados al centavo, y deberán ser revisadas cada 31 de enero. En su formulación deberán incluirse los siguientes parámetros de diferenciación y ajuste:

I. Las motocicletas tendrán un máximo del 50% de la tarifa básica de los vehículos livianos.

II. Los vehículos pesados tendrán un recargo de máximo el 100% de la tarifa básica de los vehículos livianos.

III. A partir de la 20H00 y hasta las 06h00 se podrá aplicar un recargo de máximo el 50% de la tarifa básica de los vehículos livianos; excepto para el caso de residentes, debidamente registrados que en ese horario recibirán un descuento máximo del 50% de la tarifa básica de los vehículos livianos.

d) La tarifa básica de los vehículos livianos corresponderá a las dos primeras horas de ocupación y a partir de la tercera se aplicará en incremento del 50% por cada hora; con excepción ... [1]

Comentario [18]: Concejal Marco Ponce: sugiere suprimir

Comentario [19]: Concejal Marco Ponce: Modificar, Las personas de la tercera edad deben pagar el 50% y se puede mantener la exoneración total para personas con discapacidad.

los costos del servicio. Las tarifas fijadas podrán ser además diferenciadas, tomando en consideración los siguientes aspectos:

- a) La vinculación del estacionamiento con el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) del Distrito Metropolitano de Quito.
- b) La localización, horarios regulares, fines de semana y feriados, así como la rotación del uso de las plazas de estacionamiento.
- c) La aplicación de incentivos en las tarifas para la gestión del tráfico en el Distrito Metropolitano de Quito.
- d) El rol funcional asignado al estacionamiento en el marco de la estrategia de gestión de los flujos del tráfico.
- e) La clasificación tipológica del servicio, de acuerdo a lo establecido en el presente Capítulo.

Art. 15.- Recaudación.- El total de lo recaudado por concepto del cobro de la tarifa por uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, será administrado por el órgano competente de la administración del Sistema, bajo parámetros empresariales de reinversión, establecidos en la Ley Orgánica de Empresas Públicas.

Comentario [t10]: Excedentes LOEP Art. 39.8 Mantener el texto como esta y que la procuraduría emita criterio)

Art. 16.- Atención Prioritaria.- La adecuación de un espacio destinado al estacionamientos de vehículos para personas con discapacidad, adultas mayores, así como para bicicletas será requisito indispensable para el funcionamiento de los establecimientos que forman parte del Sistema de Estacionamientos de Quito y los Estacionamientos privados de uso público, para lo cual se deberán realizar las adecuaciones necesarias, a través de la expedición de los instrumentos administrativos, de conformidad con lo establecido en este Capítulo. Este servicio estará exento del pago de la tarifa por el servicio de estacionamiento.

Comentario [t11]: Concejala Susana Castañeda sugiere eliminar la palabra empresariales y agregar "con criterios de inclusión a grupos vulnerables" (no se acoge)

Comentario [t12]: Concejala Susana Castañeda: Es preferible el uso del texto "prioridad de zonas destinadas" en vez de la palabra "Adecuación" (no se acoge)

Comentario [t13]: Concejal Marco Ponce: sugiere cambiar estacionamiento por estacionamientos he incluir motocicletas (no se acoge)

Art. 17.- Excepciones.- Previo informe técnico emitido por la dependencia encargada de la gestión del Sistema de Estacionamientos Rotativo Tarifado, la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad podrá autorizar que se exceptúe la implementación del sistema de Estacionamientos Rotativo Tarifado, al espacio de la vía pública ubicado en el frente adyacente donde se encuentra ubicados locales de misiones diplomáticas, locales consulares o de organizaciones intergubernamentales.

Art. 18.- Tiempo de uso.- El tiempo máximo de estacionamientos por plaza y, el horario de operación del Sistema de Estacionamientos de Quito, será fijado mediante Resolución Administrativa, en base a criterios de movilidad sustentable y sostenible debidamente motivada, por el órgano competente de la administración del Sistema.

Comentario [t14]: Concejala Carla Cevallos: Incluir criterios de inclusión. (no se acoge)

Art. 19.- Autorizaciones especiales.- El órgano competente de la administración del Sistema, podrá autorizar el uso de las plazas del Sistema de Estacionamientos de Quito a personas naturales

o jurídicas que requieran temporalmente el uso de espacio público, previo a la presentación de los permisos necesarios para el desarrollo de su actividad, otorgados por las dependencias municipales; más el pago de la tarifa correspondiente por utilización de plazas de estacionamiento del Sistema.

Art. 20.- Cobro tarifas.- El mecanismo de cobro, por uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, previo conocimiento y aprobación del Directorio del órgano competente de la administración del Sistema, será definido mediante resolución administrativa tomando en cuenta el tipo de estacionamiento y el servicio que brinde.

Comentario [t15]: Concejala Carla Cevallos: Incorporar la obligación de mantener control el cumplimiento de números de estacionamiento exclusivos de personas con discapacidad. (no se acoge se acalra en el 25)

Art. 21.- Forma de pago.- La modalidad de pago por uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, será prepago en el caso de plazas de estacionamiento en la vía, denominado Estacionamiento Rotativo Tarifado; y, pos pago en el caso de estacionamientos fuera de la vía, en espacios específicos de predios públicos o privados, sea en playas o edificios.

El órgano competente de la administración del Sistema, podrá celebrar contratos de arrendamiento para el uso de plazas de estacionamientos fuera de la vía.

Comentario [t16]: El órgano competente de la administración del Sistema, podrá celebrar contratos de arrendamiento para el uso de plazas de estacionamientos fuera de la vía, sobre la base de un reglamento específico, considerando los siguientes criterios básicos:

Los estacionamientos no tarifados que se encuentren en la vía pública, deberán ser supervisados por el órgano competente del Control de Tránsito, teniendo como base la señalización que determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento. El registro y catastro de la oferta de estacionamientos no tarifados en la vía pública, deberá ser realizado y actualizado de manera permanente por el órgano administrativo competente del Sistema de Estacionamientos de Quito, para conocimiento y aceptación de la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad, para efectos de planificación de la infraestructura vial.

- a) La prioridad para la celebración de contratos de este tipo tendrán las personas naturales residentes vecinas del estacionamiento, por el interés de los visitantes frecuentes o esporádicos o las instituciones públicas o privadas.
- b) No podrá incluirse en esta modalidad más allá del 25% de las plazas disponibles en cada estacionamiento.
- c) El contrato de arrendamiento no podrá exceder los seis meses, renovables en el caso de que se cumplan el resto de las condiciones; con excepción de las personas naturales residentes, cuyo contrato podrá extenderse hasta por dos años.
- d) La asignación de las plazas disponibles se realizará a partir de una convocatoria pública por los medios de comunicación de la Municipalidad y las carteleras de los propios estacionamientos, a fin de receptar las expresiones de interés. En caso de que tales expresiones superen al número de plazas disponibles, la asignación de las mismas se la hará en sorteo ante notario pública. En ningún caso, se podrá asignar más de un cupo por propietario. (Acoge para discusión)

SECCIÓN V

DE LAS INFRACCIONES, MULTAS Y SANCIONES

Art. 22.- Infracciones.- Constituyen infracciones por impropio uso de espacio público denominado Sistema de Estacionamientos de Quito las siguientes:

- a) Exceder los tiempos determinados de estacionamiento, mediante las reglas técnicas operativas del Sistema, establecidas por el órgano competente de la administración del Sistema.
- b) Estacionar un vehículo en las plazas del Sistema de Estacionamientos de Quito, sin realizar el pago de la tarifa correspondiente por el tiempo de uso del espacio público a través del dispositivo de control respectivo, de acuerdo a la modalidad de pago;
- c) Alterar, falsificar u ocultar el dispositivo de control respectivo;

- d) *Obstruir las plazas de estacionamientos del Sistema de Estacionamientos de Quito;*
- e) *No colocar o presentar el dispositivo de control de pago del Sistema de Estacionamientos de Quito; y,*
- f) *Las demás establecidas en otras disposiciones del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.*

El total que se recaude por concepto de multas e infracciones, relacionadas con la aplicación de la presente Ordenanza, serán administradas por el Órgano competente del control de tránsito.

Art.- 23. Sanciones.- *Las personas que hagan uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, y cometan alguna de las infracciones señaladas en el artículo anterior, están obligados a pagar la tarifa respectiva por el tiempo de uso de plaza de estacionamiento, determinado por el órgano competente de la administración del Sistema, más una multa equivalente al cinco por ciento (5%) de una remuneración básica unificada, si el pago lo realizan dentro de los treinta días posteriores al cometimiento de la infracción, sin perjuicio de las acciones legales a que hubiere lugar.*

En el caso del usuario del Sistema de Estacionamiento de Quito no efectuare el pago dentro del plazo antes previsto, la sanción administrativa será equivalente al ocho por ciento (8%) de un remuneración básica unificada que será cobrada junto con la matrícula anual.

Art. 24.- Prohibiciones.- *Se prohíbe obstruir el uso del espacio público, arrogándose dominio o permiso municipal, en espacios diferentes al sistema de Estacionamientos Rotativo Tarifado de Vehículos; las multas y sanciones se establecerán en las regulaciones.*

Art. 25.- Control.- *El órgano competente del control de tránsito del Municipio de Quito, realizará diariamente el control de uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, con la finalidad de que en el ámbito de su competencia, cumpla y haga cumplir las leyes, ordenanzas, regulaciones y disposiciones de la presente Ordenanza.*

SECCIÓN VI

DE LOS ESTACIONAMIENTOS

Art. 26.- *Las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que realicen actividades productivas, cuya finalidad sea ofrecer servicios de estacionamiento al público en general, podrán solicitar al órgano competente de la administración del Sistema, el establecimiento de áreas de*

Comentario [t17]: Concejal Mario Guayasamin: se incluya sancione a personas que ocupen espacios destinados a personas vulnerables conforme al numeral 5 del art. 391 del Código Orgánico Integral Penal.

Incluir criterios de control de parqueaderos. (no se acoge consta en norma superior)

Eliminado: .

Comentario [t18]: Concejala Susana Castañeda: "y la circulación peatonal". (se acoge y se va a presentar un texto alternativo)

exclusión de estacionamiento en las vías, sean estas zonas de restricción o estacionamiento rotativo tarifado, previo informe de la Secretaría o dependencia encargada de la movilidad. En todo caso, las áreas de exclusión se determinarán en base a la capacidad neta de las plazas de estacionamiento y la posible afectación a otros equipamientos del Sistema de Estacionamientos de Quito.

Art. 27.- Estacionamientos de uso Público por iniciativa Privada.-La Secretaría o dependencia encargada de la movilidad, previa resolución favorable del Concejo Metropolitano, y de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, podrá autorizar el desarrollo de proyectos de estacionamientos bajo la superficie de bienes sobre los cuales tiene dominio el Municipio, tales como calles, plazas, parques, avenidas, pasajes, ejidos y demás espacios destinados a la recreación u ornato público, y las aceras que formen parte integrante de estos elementos, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que el proyecto sea consistente con los planes de uso del suelo;
- b) Que el proyecto incorpore, dentro de su diseño técnico, arquitectónico, económico y financiero, las medidas orientadas a mitigar los impactos que sobre el tráfico generan los accesos y salidas de los estacionamientos, aprobadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en función de las Normas de Arquitectura y Urbanismo; o,
- c) Que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito reciba una retribución económica por su participación en el proyecto. La Municipalidad, a través del órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, podrá trasladar los beneficios económicos a los usuarios del sistema, a través de reducciones tarifarias, subsidios o cualquier otro mecanismo que técnica y económicamente se determine.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.-El control de estacionamientos privados de uso público, que se encuentren fuera del Sistema de Estacionamientos de Quito, se realizará a través de la dependencia metropolitana responsable de controlar el cumplimiento de la normativa metropolitana referente al buen uso y ejercicio de actuaciones que se desarrollen en el espacio público, así como actividades económicas en establecimientos; el uso y ocupación del suelo; y, medio ambiente en el Distrito Metropolitano de Quito.

Comentario [t19]: Concejala Susana Castañeda: se solicita mayor explicación respecto a las zonas de exclusión.

Comentario [t20]: Concejala Soledad Benitez: Incluir Centros Comerciales del Ahorro y estacionamientos de los mercados

Movido (inserción) [1]

Comentario [t21]: Se incluya el art. Señalización vertical y horizontal.

Eliminado: Art. 27.- El control de estacionamientos privados de uso público, que se encuentren fuera del Sistema de Estacionamientos de Quito, se realizará a través de la dependencia metropolitana responsable de controlar el cumplimiento de la normativa metropolitana referente al buen uso y ejercicio de actuaciones que se desarrollen en el espacio público, así como actividades económicas en establecimientos; el uso y ocupación del suelo; y, medio ambiente en el Distrito Metropolitano de Quito.¶

Eliminado:

Subido [1]: La Secretaría o dependencia encargada de la movilidad, previa resolución favorable del Concejo Metropolitano, y de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, podrá autorizar el desarrollo de proyectos de estacionamientos bajo la superficie de bienes sobre los cuales tiene dominio el Municipio, tales como calles, plazas, parques, avenidas, pasajes, ejidos y demás espacios destinados a la recreación u ornato público, y las aceras que formen parte integrante de estos elementos, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:¶

Que el proyecto sea consistente con los planes de uso del suelo;¶

Que el proyecto incorpore, dentro de su diseño técnico, arquitectónico, económico y financiero, las medidas orientadas a mitigar los impactos que sobre el tráfico generan los accesos y salidas de los estacionamientos, aprobadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en función de las Normas de Arquitectura y Urbanismo; o,¶

Que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito reciba una retribución económica por su participación en el proyecto. La Municipalidad, a través del órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, podrá trasladar los beneficios económicos a los usuarios del sistema, a través de reducciones tarifarias, subsidios o ca... [2]

SEGUNDA.- *Se cederá el uso momentáneo del Sistema de Estacionamientos de Quito a las ambulancias y a los vehículos que sea de propiedad de los Bomberos, gestión de riesgos, Cruz Roja, Policía Nacional y demás entidades similares autorizadas, que deban hacer uso de los estacionamientos por situaciones de emergencia para la prestación de primeros auxilios, sin requisito de pago de la tarifa respectiva.*

Comentario [t22]: Concejala Susana Castañeda: "se permitirá temporalmente el uso del..." (Acoge)

TERCERA.- *Encárguese bajo figura del mandato al órgano competente de la administración del Sistema, la gestión del Sistema de Estacionamiento de Quito, promoviendo la participación de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, para lo cual podrá celebrar toda clase de actos, contratos o convenios, sean estos civiles, mercantiles o de otra naturaleza permitidos por las leyes y que se relacionen con su objeto social, para cumplir la responsabilidad dispuesta en la presente Ordenanza. En los contratos o convenios que celebre el órgano competente de la administración del Sistema, se deberá establecer el régimen de sanciones por incumplimiento a lo dispuesto en la presente Ordenanza y sus regulaciones.*

CUARTA.- *El órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, deberá obligatoriamente mantener un registro actualizado de estacionamientos públicos y privados que existan en el Distrito Metropolitano de Quito, para que se realice un control efectivo de su funcionamiento y mitigar la informalidad en la prestación de este servicio.*

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- *Las pólizas de seguros que amparen los riesgos inherentes al servicio del Sistema de Estacionamientos de Quito deberán constituirse en un plazo de ciento ochenta días a partir de la vigencia de esta Ordenanza.*

SEGUNDA.- *Encárguese a la Secretaría de Comunicación, en coordinación con la Secretaría de Movilidad y el órgano competente determinado mediante la Resolución Administrativa para la administración y gestión del Sistema de Estacionamientos de Quito, la difusión y socialización de la presente Ordenanza Metropolitana.*

Comentario [t23]: Concejala Susana Castañeda: Incluir una transitoria, proyección estacionamientos con la conexión intermodal.

Regular estacionamientos según tipología vehicular.
Estacionamientos en la vía pública dentro del Plan General de Movilidad.

TERCERA.- En un plazo de 90 días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad elaborará, para aprobación del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, las instrucciones administrativas, flujos de procedimiento y reglas técnicas para la aplicación de esta Ordenanza.

Mientras se expiden las instrucciones administrativas, flujos de procedimientos y reglas técnicas previstos en el numeral anterior, se aplicarán los instrumentos actualmente vigentes en el ordenamiento jurídico metropolitano.

CUARTA.- El Concejo Metropolitano previo informe de la comisión tendrá treinta días para expedir las regulaciones de Funcionamiento y Operación de los estacionamientos privados de uso público, que cobren tarifa por uso de plazas de estacionamiento, en base a los informes presentados por la Secretaría de Movilidad, Secretaría de Hábitat Territorio y Vivienda, y, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMOP, Administradora del Sistema, dentro del ámbito de sus competencias

QUINTA.- Una vez aprobadas las regulaciones de Funcionamiento y Operación de los Estacionamientos Privados de Uso Público, estos tendrán la obligación de adecuar su funcionamiento al ordenamiento jurídico vigente en un plazo no mayor de noventa días, contado a partir de su aprobación.

Eliminado: .

Cumplido el plazo, la Agencia Metropolitana de Control, deberá realizar las respectivas inspecciones a fin de verificar el cumplimiento.

SEXTA.- En el plazo de treinta días, el órgano competente de la administración del sistema debe implementar la señalética para los grupos vulnerables que se señalan en esta Ordenanza y los espacios destinados para el estacionamiento de bicicletas y motocicletas así como un sistema de accesibilidad y la entrega de los sellos distintivos para vehículos de personas adultos mayores, personas con discapacidad y mujeres embarazadas.

SÉPTIMA.- En un plazo de 30 días, la Secretaria de Movilidad expedirá el reglamento para la celebración de contratos de arrendamiento de plazas de estacionamientos fuera de vía. Este reglamento entrará en vigencia para regular el periodo semestral de arrendamiento que debería iniciar el 01 de enero del 2017.

Eliminado: 31 de diciembre

DISPOSICIONES DERROGATORIAS

PRIMERA.- Transcurridos los 90 días señalados en la Disposición Transitoria Cuarta en que el Alcalde apruebe las instrucciones administrativas, flujos de procedimientos y reglas técnicas,

quedarán derogadas las ordenanzas 221 de 13 de agosto de 2007, 282 del 16 de febrero del 2009 192 de 28 de febrero de 2012; y, 002 de 30 de mayo de 2014. Así como lo señalado en las Resoluciones del Concejo Metropolitano números 455 de 3 de julio del 2008, 951 de 20 de noviembre del 2008 y 555 de 31 de julio de 2003 y todas las normas de igual o inferior jerarquía, en lo que resulten contradictorias o se opongan a la misma.

DISPOSICIÓN FINAL.- Encárguese a la Secretaria General del Concejo; Secretaría de Movilidad; Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda; Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; Agencia Metropolitana de Control de Tránsito; y, Agencia de Control, de la ejecución de la presente Ordenanza que entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción.

Eliminado: Publica

CONSEJO DEPARTAMENTAL

Toda persona podrá hacer uso de los estacionamientos Municipales de uso público pertenecientes al "Sistema de Estacionamientos de Quito", para lo cual deberá pagar la tarifa fijada mediante resolución técnicamente justificada, emitida por el órgano competente administrador del Sistema, sobre la base de los siguientes criterios básicos, adicionales a los establecidos en el artículo siguiente:

- a) Están exentas del pago todos los vehículos no motorizados y los vehículos motorizados que transporten a personas con discapacidad, debidamente identificadas.
- b) Los vehículos conducidos por personas adultas mayores serán gravadas con un 50% del descuento en la tarifa regular.
- c) Las tarifas horarias deberán estar indexadas al salario básico, con valores aproximados al centavo, y deberán ser revisadas cada 31 de enero. En su formulación deberán incluirse los siguientes parámetros de diferenciación y ajuste:
 - I. Las motocicletas tendrán un máximo del 50% de la tarifa básica de los vehículos livianos.
 - II. Los vehículos pesados tendrán un recargo de máximo el 100% de la atrifa básica de los vehículos livianos.
 - III. A partir de la 20H00 y hasta las 06h00 se podrá aplicar un recargo de máximo el 50% de la tarifa básica de los vehículos livianos; excepto para el caso de residentes, debidamente registrados que en ese horario recibirán un descuento máximo del 50% de la tarifa básica de los vehículos livianos.
- d) La tarifa básica de los vehículos livianos corresponderá a las dos primeras horas de ocupación y a partir de la tercera se aplicara en incremento del 50% por cada hora; con excepción de los plazas asignadas a residentes, que tendrán una tarifa plana para el horario mencionado anteriormente. (acoger el texto alternativo con el compromiso de debatir)


La Secretaría o dependencia encargada de la movilidad, previa resolución favorable del Concejo Metropolitano, y de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, podrá autorizar el desarrollo de proyectos de estacionamientos bajo la superficie de bienes sobre los cuales tiene dominio el Municipio, tales como calles, plazas, parques, avenidas, pasajes, ejidos y demás espacios destinados a la recreación u ornato público, y las aceras que formen parte integrante de estos elementos, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

Que el proyecto sea consistente con los planes de uso del suelo;

Que el proyecto incorpore, dentro de su diseño técnico, arquitectónico, económico y financiero, las medidas orientadas a mitigar los impactos que sobre el tráfico generan los accesos y salidas de los

estacionamientos, aprobadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en función de las Normas de Arquitectura y Urbanismo; o,

Que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito reciba una retribución económica por su participación en el proyecto. La Municipalidad, a través del órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, podrá trasladar los beneficios económicos a los usuarios del sistema, a través de reducciones tarifarias, subsidios o cualquier otro mecanismo que técnica y económicamente se determine.



EXPOSICION DE MOTIVOS

En el Distrito Metropolitano de Quito existe un Sistema de Estacionamientos a cargo de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, misma que administra y gestiona el Sistema de Estacionamientos de Quito (SEQ), Parqueaderos Municipales del Centro Histórico, la RED de estacionamientos, Zona Azul y Zona Azul Universitaria.

En concordancia con el artículo 240 y 254 de la Constitución de la República del Ecuador y los artículos 7, 86, 87, 88, 322 y 395 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización COOTAD, propongo este Proyecto de Ordenanza Sustitutiva del Sistema de Estacionamientos y Terminales Terrestres del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

El objetivo de este Proyecto de Ordenanza Sustitutiva es depurar y reformar en un solo cuerpo legal, las normas contenidas en varias Ordenanzas metropolitanas: sustituyendo as Ordenanza número 221 de 13 de agosto de 2007, que fue reformada por las Ordenanzas 282 del 16 de febrero del 2009, 192 de 28 de febrero de 2012; y, 002 de 30 de mayo de 2014. Así como lo señalado en las Resoluciones del Concejo Metropolitano número 455, 951 y 555, adecuando esta Norma a los preceptos del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Esta Ordenanza Sustitutiva, constituye para la ciudadanía y para los funcionarios encargados de su implementación, una Norma Técnico Jurídica, actualizada que facilite su comprensión y correcta aplicación de las disposiciones municipales, relativas al Sistema de Estacionamientos y Terminales del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en cuanto a su objetivo; tipos de estacionamiento; precio, horario y excepciones; infracciones..

Estacionamientos en el Centro Histórico

Al momento existen 1.913 plazas de estacionamientos en el Centro Histórico, disponibles las 24 horas del día, distribuidos en los edificios:

- Cadisán
- Yaku
- San Blas
- Montufar 1
- Montufar 2
- El Tejar
- La Ronda

ESTACIONAMIENTO	UBICACIÓN	TARIFA DIURNA	HORARIO	TARIFA NOCTURNA	HORARIO	PLAZAS
CADISÁN	Mejía Oe5-36 y Benalcázar	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	399
EL TEJAR	Mejía s/n y Chimborazo	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 22:00	313
MONTUFAR 1	A Bustamante N16-18/Olmedo y Mejía	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	113
MONTUFAR 2	Olmedo E1-36 y Av. Pichincha	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	243
LA RONDA	Guayaquil S1-124 y Morales	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	258
SAN BLAS	Guayaquil N443-1 y Caldas	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	394
YAKU	Calles Bolívar S/N y Rocafuerte	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 20:00	193
TOTAL						1.913

PA

RED de Estacionamientos

La RED de estacionamientos por su parte cuenta con 2.130 plazas ubicadas estratégicamente en 7 bahías de estacionamientos en el Parque La Carolina, 3 en el Parque Bicentenario, 1 en Cumbayá y 1 frente al Parque Urbano Cumandá.

ESTACIONAMIENTO	UBICACIÓN	TARIFA/HORA O FRACCIÓN DE LUNES A VIERNES	SÁBADO, DOMINGOS Y DÍAS FERIADOS	HORARIO	PLAZAS
CAROLINA 1	Av. Amazonas y Av. De la República	0.50	0.50	08:00 a 22:00	94
CAROLINA 3	Japón y Amazonas	0.50	0.50	08:00 a 22:00	106
CAROLINA 4	De los Shyris y Portugal	0.50	0.50	08:00 a 22:00	143
CAROLINA 5	De los Shyris, junto a la tribuna	0.50	0.50	08:00 a 22:00	114
CAROLINA 6	De los Shyris y Suiza	0.50	0.50	08:00 a 22:00	92
CAROLINA 7	De los Shyris entre Rusia y Bélgica	0.50	0.50	08:00 a 22:00	97
CAROLINA 8	Eloy Alfaro	0.50	0.50	08:00 a	105

	entre República y De los Shyris			22:00	
LA ESQUINA	Pampite y Chimboraz o (Cumbayá)	0.50	1.00	Lunes a viernes 08:00 a 24:00 Sábado y domingo de 09:00 a 24:00	99
BICENTENARIO A	Amazonas y Psj. Amazonas	0.50	0.50	24 horas	336
BICENTENARIO B	Amazonas y Holguín	0.50	0.50	08:00 a 22:00	420
BICENTENARIO C	Rafael Aulestia y Alfonso Yépez	0.50	0.50	08:00 a 22:00	407
CUMANDÁ	Av. 24 de Mayo entre Santa Cruz y Maldonado	0.50	0.50	Domingo a jueves de 08:00 a 22:00	117
TOTAL					2.130

Zona Azul

La Zona Azul, un sistema de estacionamientos que inició en el 2010, tiene un total de 8.792 plazas ubicadas en 6 zonas. Este sistema rotativo tarifado se encuentra distribuido de la siguiente manera:

NÚM. ZONAS	ZONAS	PERÍMETRO	NUM. PLAZAS
1	LA MARISCAL (2010)	AV. COLÓN, AV. 12 DE OCTUBRE, AV. PATRIA; Y, AV. 10 DE AGOSTO, HASTA AV. COLÓN	2.255
2	LA MARISCAL (2012)	AV. ELOY ALFARO, AV. AMAZONAS, AV. ORELLANA, AV. LA CORUÑA, AV. ISABEL LA CATÓLICA, CAAMAÑO, AV. 12 DE OCTUBRE, AV. COLÓN; Y, AV. 10 DE AGOSTO HASTA AV. ELOY ALFARO.	1.070
3	SANTA CLARA (2012)	AV. COLÓN, AV. 10 DE AGOSTO, AV. SANTA PRISCA, AV. TARQUI, AV. GRAN COLOMBIA, CALLES LUIS SODIRO, LUIS FELIPE BORJA, GUAYAQUIL, CALDAS, VARGAS ;Y, AV. AMÉRICA HASTA AV. COLÓN.	1.838
4	LA CAROLINA Y RUMPAMBA (2011)	AV. NACIONES UNIDAS, CALLE JAPÓN, AV. AMAZONAS, AV. DE LA REPÚBLICA, AV. ELOY ALFARO;Y, AV. 10 DE AGOSTO HASTA LA AV. NACIONES UNIDAS.HASTA AV. NACIONES UNIDAS.	1.222
5	LA PRADERA Y LA CAROUNA (2011)	AV. NACIONES UNIDAS, AV. 6 DE DICIEMBRE, AV. ORELLANA, AV. AMAZONAS, AV. ELOY ALFARO; Y, AV. DE LOS SHYRIS HASTA AV. NACIONES UNIDAS.	1.779
6	CUMBAYÁ (2013)	CALLES MARÍA ANGÉLICA IDROBO, ROCAFUERTE, LUIS GARZÓN, FRANCISCO DE ORELLANA, CHIMBORAZO, AV. PAMPITE Y, AV. INTEROCÉANICA.	628
TOTAL			8.792

Según el último reporte de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas el sistema registra un promedio mensual de 880.908 usuarios, y 7'928.173 usuarios al año. Y un total de 225.041 usuarios de tarifa exonerada, de enero a septiembre de 2015.

La Zona Azul cuenta con la atención del personal de la EPMMOP y la Policía Metropolitana, con un total de 37 personas, entre supervisores, recaudadores, técnicos, coordinadores, administrativos y operativos.

PERSONAL DE LA EPMMOP	
SUPERVISORES	7
RECAUDADORES	8
TÉCNICO CGM	1
COORDINADOR	1
TOTAL	17

POLICIA METROPOLITANA	
ADMINISTRATIVOS	3
OPERATIVOS	17
TOTAL	20

Zona Azul Universitaria

Los estacionamientos de Zona Azul Universitaria permiten a estudiantes hacer uso de la misma hasta por 5 horas pre pagando un valor de 0.40ctvs por cada hora o fracción. Existen 334 plazas disponibles en las 3 zonas de la ciudad.

Zona 1

En esta zona existen, al momento, 112 plazas de estacionamiento en las calles e intersecciones cercanas a las universidades Católica, Salesiana y Politécnica Nacional:

- Jorge Washington entre av. 12 de Octubre y Tamayo
- Gral. Francisco Robles entre av. 12 de Octubre y Tamayo
- Vicente Ramón Roca entre av. 12 de Octubre y Tamayo
- Jerónimo Carrión entre av. 12 de Octubre y Tamayo
- Ignacio de Veintimilla ente av. 12 de Octubre y Tamayo
- Mena Caamaño entre av. 12 de Octubre e Isabel La Católica

Zona 2

En esta zona son 62 plazas de estacionamiento disponibles, ubicadas en las calles e intersecciones cercanas a la Universidad de las Américas:

- Tamayo ente av. Colón y Luis Cordero.
- Camilo Destruge entre Francisco Salazar y av. Colón.
- Francisco Salazar entre av. 12 de Octubre y Tamayo

Zona 3

En esta zona existen 160 plazas de estacionamiento en las calles e intersecciones cercanas a la Universidad San Francisco de Quito, en la Av. Pampite.

Planificación de proyectos a implementar en la Zona Azul

Para el cálculo de los ingresos anuales estimados se empleó el índice de rotación vehicular actual que es de 4.19 vehículos por plaza.

**SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO ZONA AZUL
PROYECTOS A IMPLEMENTAR**

PROYECTO	PERÍMETRO	# PLAZAS ESTIMADAS	PROMEDIO MENSUAL DE VEHÍCULOS	PROMEDIO ANUAL DE VEHÍCULOS
IÑAQUITO - JIJIAPA	AV. NACIONES UNIDAS, AV. RÍO COCA, AV. AMÉRICA, AV. 6 DE DICIEMBRE	2,489	208,495	2,501,943
ELOY ALFARO	AV. ELOY ALFARO, 6 DE DICIEMBRE, CALLE JOSÉ CORREA	594	49,757	597,089
LAS CASAS - RUMIPAMBA	AV. COLÓN, AV. NACIONES UNIDAS, AV. 10 DE AGOSTO, AV. AMÉRICA	2,035	170,465	2,045,582
GONZÁLEZ SUAREZ	AV. 12 DE OCTUBRE, AV. CORUÑA, AV. GONZÁLEZ SUÁREZ, AV. CORUÑA	986	82,594	991,127
SAN JUAN - MIRAFLORES	CALLE GALÁPAGOS, AV. UNIVERSITARIA, AV. AMÉRICA, CALLE NICARAGUA	1,117	93,567	1,122,808
MERCADO CENTRAL	CALLE ESMERALDAS, CALLE CALDAS, CALLE RÍOS, AV. PICHINCHA	231	19,350	232,201
TUMBACO	VÍA INTEROCEANICA, CALLE ANTONIO JOSÉ DE SUCRE, CALLE GONZALO PIZARRO, CALLE JUAN MONTALVO	234	19,601	235,217
LA GASCA	CALLE GILBERTO GATTO SOBRAL, AV. LA GASCA, CALLE GASPAR DE CARVAJAL, CALLE ENRIQUE RITTER	264	22,114	265,373
CALDERÓN	VÍA PANAMERICANA NORTE, CALLE CACHA, AV. GARAPUNGO, AV. 9 DE AGOSTO	387	32,418	389,012
		8,337	698,363	8,380,352

Además existe un proyecto para solución de parqueaderos en la avenida González Suarez con un sistema Smart Parking. El inventario del perímetro en la zona abarca las calles: 12 de Octubre, Av. Coruña, Av. González Suárez y la Av. Coruña en la parte occidental.

Las plazas estimadas dentro de este proyecto son 986 en total, distribuidas de la siguiente forma:

DISTRIBUCIÓN	NÚMERO DE PLAZAS
NORTE	81
SUR	30
ORIENTE	481
OCCIDENTE	394
TOTAL	986

El parque automotor continúa creciendo, en la actualidad existen 564.304 unidades, 1 por cada 4.3 habitantes.

El porcentaje del crecimiento poblacional en Quito es del 2% y hoy en día Quito cuenta con 2'424.648 habitantes. A su vez el porcentaje de crecimiento vehicular es del 8%. Haciendo una aproximación se estima que en el año 2024, con 2'630.195 habitantes existiría 1 vehículo por cada 1.4 personas.

CONSIDERANDO:

- Que, el artículo 31 de la Constitución de la República prescribe que: "Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en ejercicio pleno de la ciudadanía.";*
- Que, el artículo 36 de la Constitución de la República del Ecuador, expresa: "Las personas adultas mayores recibirán atención prioritaria y especializada en los ámbitos públicos y privados, en especial en los campos de inclusión social y económico, y protección contra la violencia. Se considerarán personas adultas mayores aquellas personas que hayan cumplido los sesenta y cinco años de edad.";*
- Que, los numerales 1,2,3 y 6 del artículo 264 de la Constitución, en relación a las competencias exclusivas de los gobiernos municipales, prescriben: "1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural. 2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón. 3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana (...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal. (...)";*
- Que, el artículo 266 de la Constitución de la República establece que los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos, entre otras, ejercerán las mismas competencias que los gobiernos cantonales;*
- Que, el artículo 84 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece que son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano, entre otras, las siguientes m) Regular y controlar el uso del espacio público*

metropolitano; y, (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio.”;

Que, el artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece como atribuciones del Concejo Metropolitano en su literal v) “Regular y controlar el uso del suelo en el territorio del distrito metropolitano, de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra.”;

Que, el artículo 395 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece que: (...) Potestad sancionadora.- Los funcionarios de los gobiernos autónomos descentralizados, encargados del juzgamiento de infracciones a la normativa expedida por cada nivel de gobierno, ejercen la potestad sancionadora en materia administrativa.

Los gobiernos autónomos descentralizados tienen plena competencia para establecer sanciones administrativas mediante acto normativo, para su juzgamiento y para hacer cumplir la resolución dictada en ejercicio de la potestad sancionadora, siempre en el ámbito de sus competencias y respetando las garantías del debido proceso contempladas en la Constitución de la República.(...)

(...) La potestad sancionatoria y los procedimientos administrativos sancionatorios se regirán por los principios de legalidad, proporcionalidad, tipicidad, responsabilidad, irretroactividad y prescripción. En casos de infracción flagrante, se podrán emplear medidas provisionales y cautelares de naturaleza real para asegurar la inmediatez del presunto infractor, la aplicación de la sanción y precautelar a las personas, los bienes y el ambiente.

Para tal efecto, se considerarán infracciones objeto de las sanciones establecidas por los gobiernos autónomos descentralizados, todo incumplimiento por acción u omisión a las normativas expedidas por éstos.

Que, el artículo 396 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización prevé que “en la normativa del régimen sancionador, así como la imposición de sanciones se deberá guardar la debida adecuación entre la gravedad del hecho constitutivo de la infracción y la sanción aplicada, considerándose especialmente los siguientes criterios para la gradación de la sanción a aplicar: a) La trascendencia social y el perjuicio causado por la infracción cometida; b) El grado de intencionalidad; c) La reiteración o reincidencia en la comisión de las infracciones; y, d) La cuantía del eventual beneficio obtenido”.

Que, el artículo 498 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece que: Con la finalidad de estimular el desarrollo del turismo,

la construcción, la industria, el comercio u otras actividades productivas, culturales, educativas, deportivas, de beneficencia, así como las que protejan y defiendan el medio ambiente, los concejos cantonales o metropolitanos podrán, mediante ordenanza, disminuir hasta en un cincuenta por ciento los valores que correspondan cancelar a los diferentes sujetos pasivos de los tributos establecidos en el presente Código.

Los estímulos establecidos en el presente artículo tendrán el carácter de general, es decir, serán aplicados en favor de todas las personas naturales o jurídicas que realicen nuevas inversiones en las actividades antes descritas, cuyo desarrollo se aspira estimular; beneficio que tendrá un plazo máximo de duración de diez años improrrogables, el mismo que será determinado en la respectiva ordenanza.

En caso de revocatoria, caducidad, derogatoria o, en general, cualquier forma de cese de la vigencia de las ordenanzas que se dicten en ejercicio de la facultad conferida por el presente artículo, los nuevos valores o alícuotas a regir no podrán exceder de las cuantías o porcentajes establecidos en la presente Ley.

- Que,** el artículo 2 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá las siguientes finalidades: "1) Regulará el uso y la adecuada ocupación del suelo y ejercerá control sobre el mismo con competencia exclusiva y privativa. De igual manera regulará y controlará, con competencia exclusiva y privativa las construcciones o edificaciones, su estado, utilización y condiciones; 2) Planificará, regulará y coordinará todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias".
- Que,** el artículo 8 numeral primero de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que "Le corresponde específicamente, al Concejo Metropolitano: 1) Decidir, mediante Ordenanza, sobre los asuntos de interés general, relativos al desarrollo integral y a la ordenación urbanística del Distrito, a la prestación de servicios públicos y a la promoción cultural de la comunidad, así como las cuestiones referentes a otras materias que según la Ley sean de competencia municipal".
- Que,** el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito, aprobado por el Concejo Metropolitano mediante la resolución No. SG 0912 de 23 de abril de 2009, adoptada en la sesión de 8 de abril del mismo año, establece como una línea estratégica que la gestión técnica de la oferta de estacionamientos en las vías y en predios no edificados y edificados, tanto públicos como privados, se constituyen en una herramienta clave para el manejo del tráfico en el Distrito Metropolitano de Quito; y, complementariamente, entre los programas y proyectos a impulsar, menciona la definición de la política tarifaria de estacionamientos, adoptando las definiciones del modelo conceptual, mayor costo en las zonas del Centro Histórico y del hipocentro, ya que son las zonas más congestionadas, y de

bajo costo en los estacionamientos junto a las estaciones de tra público (P+R) que se implementen; la ampliación de la zona azul; la reducción progresiva de oferta de estacionamientos en la vía pública; y, el desarrollo, gestión y operación de estacionamientos bajo la modalidad de asociación público-privado; y,

Que, la normativa que regula el "Sistema de Estacionamientos de Quito", dispuesta en las Ordenanzas Metropolitanas No.- 221 sancionada el 13 de agosto de 2007; 282 sancionada el 16 de febrero de 2009, 192 de 28 de febrero de 2012, 002 de 30 de mayo 2014, incorporando otros temas como: dependencias responsables u órganos administrativos competentes de una forma general y no específica, para evitar confusiones futuras por cambios en la estructura administrativa municipal; establecer la ejecución de realizar evaluaciones del sistema en cualquier momento; realizar una nueva tipología de los estacionamientos vehiculares que conforman el Sistema de Estacionamientos de Quito; contratación de pólizas de seguro por riesgos inherentes al servicio de estacionamientos; mecanismo de cobro de la tarifa y modalidad de pago.

Que, le corresponde al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito contar con una administración pública que constituyan un servicio a la colectividad, regido por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, desconcentración, coordinación, planificación, transparencia y evaluación, siendo necesario modificar la Ordenanza Metropolitana No. 221 y sus reformas.

En ejercicio de sus atribuciones legales, contenidas en el artículo 2 numeral 1 y artículo 8, numeral 4 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 57, literal a) y 87, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización,

EXPIDE

LA ORDENANZA METROPOLITANA SUSTITUTIVA CAPÍTULO XV DEL TÍTULO II DEL LIBRO TERCERO DEL CÓDIGO MUNICIPAL REFERENTE AL RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y TERMINALES TERRESTRES DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"

Art. 1.- Sustitúyase el Capítulo XV "Del Sistema De Estacionamientos y Terminales Terrestres del Distrito Metropolitano de Quito", del Código Municipal, por el siguiente texto:

CAPÍTULO XV

DEL RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO

SECCIÓN I

DEL OBJETO Y ÁMBITO

Art. 1.-Objetivo.- Créase el Sistema de Estacionamientos de Quito con el objetivo de apoyar el desarrollo territorial, la conectividad y movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito, así como mejorar las condiciones de circulación peatonal, vehicular y ciclística, principalmente en la ciudad de Quito y sus conglomerados adyacentes, mediante la planificación, diseño y gestión de estacionamientos vehiculares existentes y nuevos proyectos, que integren de forma prioritaria sus servicios a los principales corredores de transporte público de pasajeros.

Art. 2.- Sistema de Estacionamientos.- Los estacionamientos vehiculares que conforman el Sistema de Estacionamientos de Quito tendrán el carácter de uso público y serán planificados, diseñados y gestionados tanto en bienes sobre los cuales tiene dominio la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, como en bienes inmuebles de dominio público, y en los bienes de dominio privado que hayan sido debidamente autorizados para este fin, se aplicará las regulaciones del uso del suelo comercial y de servicios del Distrito Metropolitano de Quito.

Sólo en el caso de que, para los efectos previstos en el inciso anterior, se requiera el cambio de categoría de los bienes metropolitanos, se requerirá resolución previa del Concejo Metropolitano, con el voto favorable de al menos las dos terceras partes de sus miembros. No se entenderá como cambio de categoría del bien, la determinación del destino de las vías públicas para el servicio de estacionamiento rotativo tarifado de vehículos.

Institucionalidad

Art.- 3. Competencia.- Compete a la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad, establecer técnicamente las zonas en las vías públicas que podrán ser destinadas para el Servicio de Estacionamiento Rotativo Tarifado de Vehículos, para lo cual remitirá un informe técnico al Órgano Administrativo Competente del Sistema de Estacionamientos de Quito, el mismo que procederá a elaborar el informe definitivo técnico-financiero que determine la factibilidad de la propuesta.

El Órgano Administrativo competente del Sistema de Estacionamiento de Quito también podrá proponer a la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad mediante informe técnico-financiero la aprobación de la ampliación de la cobertura del Sistema Rotativo Tarifado para su aprobación.

Así mismo y, previo informe técnico de compatibilidad de uso y de imagen urbana de la Secretaría o de la dependencia responsable del territorio, hábitat y vivienda, le compete establecer los espacios específicos en los demás bienes metropolitanos del dominio público y privado, que podrán ser destinados para servicio de estacionamiento de vehículos de uso público en playas o edificios, sujetándose a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo anterior, cuando se requiera el cambio de categoría del bien.

Art. 4.- Administración.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del órgano administrativo competente, administrará el Sistema de Estacionamientos de Quito, con facultades y competencias en la materia de conformidad con este Capítulo, para lo cual diseñará, gestionará y ejecutará todas las acciones necesarias para promover y desarrollar el mismo, en el marco de las políticas de movilidad sostenible definidas por la Secretaría o dependencia responsable de la Movilidad.

Art. 5.- Evaluación.- La Secretaría o dependencia responsable de la movilidad será la encargada de evaluar cada dos años el cumplimiento de los objetivos de la gestión del Sistema de Estacionamientos de Quito, frente a la política de gestión de los flujos del tráfico urbano y las condiciones generales de movilidad.

En el caso de requerirse por motivos técnicos la evaluación del sistema, antes del plazo establecido en el inciso anterior, la Secretaría o dependencia responsable de la Movilidad, deberá realizarlo e informar el resultado del mismo.

Art. 6.- Normativa.- Vía Resolución Administrativa del órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, se expedirán las instrucciones administrativas, flujos de procedimiento y reglas técnicas para la mejor aplicación de este Capítulo, de los estacionamientos públicos administrados por el Municipio de Quito estando facultada para la expedición de reglas de carácter financiero, operativo y técnico, en cada una de las tipologías de la oferta de estacionamientos, previo informe favorable emitido por la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad

SECCIÓN II

DE LOS TIPOS DE ESTACIONAMIENTO PARA VEHÍCULOS

Art. 7.- Tipos de estacionamientos.- Los estacionamientos vehiculares que conforman el Sistema de Estacionamientos de Quito, deben prestar el servicio público exclusivo para el estacionamiento de vehículos y pueden desarrollarse en:

- a) Estacionamientos en la vía pública, que se denominará Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado,
- b) Estacionamientos fuera de la vía en espacios específicos de bienes públicos y privados, sea en playas de estacionamientos o edificios.
- c) Estacionamientos no tarifados en la vía pública.

Art. 8.- Modalidad.- El servicio de estacionamientos se clasifica según la modalidad de transporte, para efectos de la presente Ordenanza, en los siguientes grupos:

- a) Estacionamientos para vehículos no motorizados: bicicletas u otros similares
- b) Estacionamientos para vehículos motorizados según la siguiente clasificación:
 - Estacionamientos para vehículos menores como motocicletas;
 - Estacionamientos para vehículos livianos: automóviles y camionetas;
 - Estacionamientos para vehículos de transporte público y de carga liviana: buses, busetas y camiones rígidos de dos y tres ejes; y,
 - Estacionamientos de vehículos de carga pesada destinados a combinación de camión, remolque o tracto camión con semirremolque o remolque.

Art. 9.- Normas Técnicas.- Los estacionamientos vehiculares de uso público deberán ser planificados y diseñados de acuerdo a lo establecido en las Normas de Arquitectura y Urbanismo de Quito; y a las directrices y orientaciones emitidas por la dependencia Metropolitana encargada del ordenamiento territorial.

El diseño y localización de los estacionamientos se sujetarán a las categorías que se especificarán en la Resolución Administrativa que se expedirá para la aplicación de la presente Ordenanza.

SECCIÓN III

DE LOS TIPOS DE GESTIÓN

Art. 10.- Los Estacionamientos de uso público y Terminales Terrestres que se encuentren ubicados en bienes sobre los cuales tiene dominio la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, serán administrados y operados por el órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, bajo el régimen de concesión, asociación o cualquier otro tipo de acto necesario para organizar, promover, contratar y operar el Sistema, exceptuándose aquellos actos que

podieran implicar transferencia de dominio de los bienes, para lo cual se requerirá autorización expresa del Concejo Metropolitano.

Los Estacionamientos de uso público ubicados en bienes privados que cobren tarifa por el uso de plazas de estacionamiento, deberán cumplir con la normativa que para el efecto dicte la Secretaría o dependencia de la movilidad, en base a los informes técnicos presentados por el órgano competente de la administración del Sistema y la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.

Art. 11.- *Los estacionamientos que sean gestionados en los demás bienes inmuebles de dominio público o privado y que hayan sido debidamente autorizados para este fin, y que formen parte del Sistema de Estacionamientos de Quito, podrán acceder a estímulos por inversiones para estacionamiento público.*

Art. 12.- *Ni la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito ni el órgano administrativo competente del Sistema de Estacionamientos de Quito, asumirán responsabilidad alguna por daños o pérdidas ocasionadas en los vehículos que permanezcan en los estacionamientos del Sistema. No obstante, se deberán contratar pólizas de seguros que amparen los riesgos inherentes al servicio de estacionamientos fuera de la vía, en espacios específicos de bienes públicos y privados, sea en playas de estacionamiento o edificios, conforme se determine en la Resolución Administrativa.*

Los Estacionamientos que forman parte del Sistema de Estacionamientos del Distrito Metropolitano de Quito deberán contratar pólizas de seguros que amparen los riesgos inherentes al servicio de estacionamiento.

SECCIÓN IV

DE LAS TARIFAS, HORARIOS Y EXCEPCIONES

Art. 13.- *Toda persona podrá hacer uso de los estacionamientos Municipales de uso público pertenecientes al "Sistema de Estacionamientos de Quito", para lo cual deberá pagar la tarifa fijada mediante Ordenanza expedida por parte del Concejo Metropolitano*

Están exentas del pago de esta tarifa, las personas que utilicen el servicio de estos estacionamientos durante los primeros 15 minutos de servicio.

Las personas con discapacidad y adultos mayores están exentas del pago de la tarifa en el Sistema de Estacionamiento de Quito, siempre y cuando el servicio sea ocasional.

Art. 14.- Tarifas.- *El órgano competente administrador del sistema, a través de un estudio técnico financiero, justificará el cálculo de las tarifas tomando en cuenta el grado de cobertura de*

los costos del servicio. Las tarifas fijadas podrán ser además diferenciadas, tomando en consideración los siguientes aspectos:

- a) La vinculación del estacionamiento con el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) del Distrito Metropolitano de Quito.
- b) La localización, horarios regulares, fines de semana y feriados, así como la rotación del uso de las plazas de estacionamiento.
- c) La aplicación de incentivos en las tarifas para la gestión del tráfico en el Distrito Metropolitano de Quito.
- d) El rol funcional asignado al estacionamiento en el marco de la estrategia de gestión de los flujos del tráfico.
- e) La clasificación tipológica del servicio, de acuerdo a lo establecido en el presente Capítulo.

Art. 15.- Recaudación.- El total de lo recaudado por concepto del cobro de la tarifa por uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, será administrado por el órgano competente de la administración del Sistema, bajo parámetros empresariales de reinversión, establecidos en la Ley Orgánica de Empresas Públicas.

Art. 16.- Atención Prioritaria.- La adecuación de un espacio destinado al estacionamientos de vehículos para personas con discapacidad, adultas mayores, así como para bicicletas será requisito indispensable para el funcionamiento de los establecimientos que forman parte del Sistema de Estacionamientos de Quito y los Estacionamientos privados de uso público, para lo cual se deberán realizar las adecuaciones necesarias, a través de la expedición de los instrumentos administrativos, de conformidad con lo establecido en este Capítulo. Este servicio estará exento del pago de la tarifa por el servicio de estacionamiento.

Art. 17.- Excepciones.- Previo informe técnico emitido por la dependencia encargada de la gestión del Sistema de Estacionamientos Rotativo Tarifado, la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad podrá autorizar que se exceptúe la implementación del sistema de Estacionamientos Rotativo Tarifado, al espacio de la vía pública ubicado en el frente adyacente donde se encuentra ubicados locales de misiones diplomáticas, locales consulares o de organizaciones intergubernamentales.

Art. 18.- Tiempo de uso.- El tiempo máximo de estacionamientos por plaza y, el horario de operación del Sistema de Estacionamientos de Quito, será fijado mediante Resolución Administrativa, en base a criterios de movilidad sustentable y sostenible debidamente motivada, por el órgano competente de la administración del Sistema.

Art. 19.- Autorizaciones especiales.- El órgano competente de la administración del Sistema, podrá autorizar el uso de las plazas del Sistema de Estacionamientos de Quito a personas naturales

o jurídicas que requieran temporalmente el uso de espacio público, previo a la presentación de los permisos necesarios para el desarrollo de su actividad, otorgados por las dependencias municipales; más el pago de la tarifa correspondiente por utilización de plazas de estacionamiento del Sistema.

Art. 20.- Cobro tarifas.- El mecanismo de cobro, por uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, previo conocimiento y aprobación del Directorio del órgano competente de la administración del Sistema, será definido mediante resolución administrativa tomando en cuenta el tipo de estacionamiento y el servicio que brinde.

Art. 21.- Forma de pago.- La modalidad de pago por uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, será prepago en el caso de plazas de estacionamiento en la vía, denominado Estacionamiento Rotativo Tarifado; y, pos pago en el caso de estacionamientos fuera de la vía, en espacios específicos de predios públicos o privados, sea en playas o edificios.

El órgano competente de la administración del Sistema, podrá celebrar contratos de arrendamiento para el uso de plazas de estacionamientos fuera de la vía.

Los estacionamientos no tarifados que se encuentren en la vía pública, deberán ser supervisados por el órgano competente del Control de Tránsito, teniendo como base la señalización que determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento. El registro y catastro de la oferta de estacionamientos no tarifados en la vía pública, deberá ser realizado y actualizado de manera permanente por el órgano administrativo competente del Sistema de Estacionamientos de Quito, para conocimiento y aceptación de la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad, para efectos de planificación de la infraestructura vial.

SECCIÓN V

DE LAS INFRACCIONES, MULTAS Y SANCIONES

Art. 22.- Infracciones.- Constituyen infracciones por impropio uso de espacio público denominado Sistema de Estacionamientos de Quito las siguientes:

- a) Exceder los tiempos determinados de estacionamiento, mediante las reglas técnicas operativas del Sistema, establecidas por el órgano competente de la administración del Sistema.
- b) Estacionar un vehículo en las plazas del Sistema de Estacionamientos de Quito, sin realizar el pago de la tarifa correspondiente por el tiempo de uso del espacio público a través del dispositivo de control respectivo, de acuerdo a la modalidad de pago;
- c) Alterar, falsificar u ocultar el dispositivo de control respectivo;

- d) *Obstruir las plazas de estacionamientos del Sistema de Estacionamientos de Quito;*
- e) *No colocar o presentar el dispositivo de control de pago del Sistema de Estacionamientos de Quito; y,*
- f) *Las demás establecidas en otras disposiciones del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.*

El total que se recaude por concepto de multas e infracciones, relacionadas con la aplicación de la presente Ordenanza, serán administradas por el Órgano competente del control de tránsito.

Art.- 23. Sanciones.- *Las personas que hagan uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, y cometan alguna de las infracciones señaladas en el artículo anterior, están obligados a pagar la tarifa respectiva por el tiempo de uso de plaza de estacionamiento, determinado por el órgano competente de la administración del Sistema, más una multa equivalente al cinco por ciento (5%) de una remuneración básica unificada, si el pago lo realizan dentro de los treinta días posteriores al cometimiento de la infracción, sin perjuicio de las acciones legales a que hubiere lugar.*

En el caso del usuario del Sistema de Estacionamiento de Quito no efectuar el pago dentro del plazo antes previsto, la sanción administrativa será equivalente al ocho por ciento (8%) de un remuneración básica unificada que será cobrada junto con la matrícula anual.

Art. 24.- Prohibiciones.- *Se prohíbe obstruir el uso del espacio público, arrogándose dominio o permiso municipal, en espacios diferentes al sistema de Estacionamientos Rotativo Tarifado de Vehículos; las multas y sanciones se establecerán en las regulaciones.*

Art. 25.- Control.- *El órgano competente del control de tránsito del Municipio de Quito, realizará diariamente el control de uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, con la finalidad de que en el ámbito de su competencia, cumpla y haga cumplir las leyes, ordenanzas, regulaciones y disposiciones de la presente Ordenanza.*

SECCIÓN VI

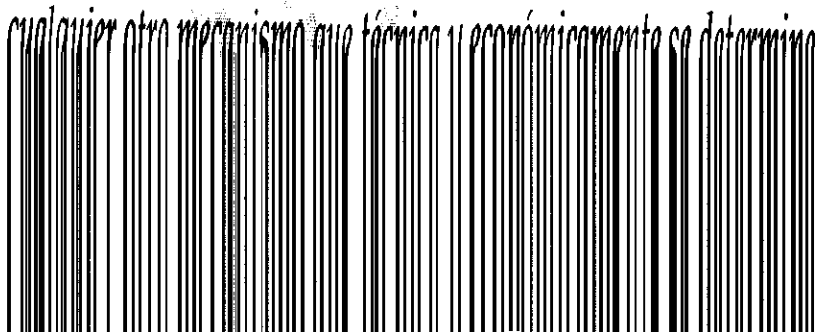
DE LOS ESTACIONAMIENTOS

Art. 26.- *Las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que realicen actividades productivas, cuya finalidad sea ofrecer servicios de estacionamiento al público en general, podrán solicitar al órgano competente de la administración del Sistema, el establecimiento de áreas de*

exclusión de estacionamiento en las vías, sean estas zonas de restricción o estacionamiento rotativo tarifado, previo informe de la Secretaría o dependencia encargada de la movilidad. En todo caso, las áreas de exclusión se determinarán en base a la capacidad neta de las plazas de estacionamiento y la posible afectación a otros equipamientos del Sistema de Estacionamientos de Quito.

Art. 27.- Estacionamientos de uso Público por iniciativa Privada.- *La Secretaría o dependencia encargada de la movilidad, previa resolución favorable del Concejo Metropolitano, y de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, podrá autorizar el desarrollo de proyectos de estacionamientos bajo la superficie de bienes sobre los cuales tiene dominio el Municipio, tales como calles, plazas, parques, avenidas, pasajes, ejidos y demás espacios destinados a la recreación u ornato público, y las aceras que formen parte integrante de estos elementos, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:*

- a) Que el proyecto sea consistente con los planes de uso del suelo;*
- b) Que el proyecto incorpore, dentro de su diseño técnico, arquitectónico, económico y financiero, las medidas orientadas a mitigar los impactos que sobre el tráfico generan los accesos y salidas de los estacionamientos, aprobadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en función de las Normas de Arquitectura y Urbanismo; o,*
- c) Que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito reciba una retribución económica por su participación en el proyecto. La Municipalidad, a través del órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, podrá trasladar los beneficios económicos a los usuarios del sistema, a través de reducciones tarifarias, subsidios o*



exclusión de estacionamiento en las vías, sean estas zonas de restricción o estacionamiento rotativo tarifado, previo informe de la Secretaría o dependencia encargada de la movilidad. En todo caso, las áreas de exclusión se determinarán en base a la capacidad neta de las plazas de estacionamiento y la posible afectación a otros equipamientos del Sistema de Estacionamientos de Quito.

Art. 27.- Estacionamientos de uso Público por iniciativa Privada.-La Secretaría o dependencia encargada de la movilidad, previa resolución favorable del Concejo Metropolitano, y de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, podrá autorizar el desarrollo de proyectos de estacionamientos bajo la superficie de bienes sobre los cuales tiene dominio el Municipio, tales como calles, plazas, parques, avenidas, pasajes, ejidos y demás espacios destinados a la recreación u ornato público, y las aceras que formen parte integrante de estos elementos, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que el proyecto sea consistente con los planes de uso del suelo;
- b) Que el proyecto incorpore, dentro de su diseño técnico, arquitectónico, económico y financiero, las medidas orientadas a mitigar los impactos que sobre el tráfico generan los accesos y salidas de los estacionamientos, aprobadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en función de las Normas de Arquitectura y Urbanismo; o,
- c) Que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito reciba una retribución económica por su participación en el proyecto. La Municipalidad, a través del órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, podrá trasladar los beneficios económicos a los usuarios del sistema, a través de reducciones tarifarias, subsidios o cualquier otro mecanismo que técnica y económicamente se determine.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.-El control de estacionamientos privados de uso público, que se encuentren fuera del Sistema de Estacionamientos de Quito, se realizará a través de la dependencia metropolitana responsable de controlar el cumplimiento de la normativa metropolitana referente al buen uso y ejercicio de actuaciones que se desarrollen en el espacio público, así como actividades económicas en establecimientos; el uso y ocupación del suelo; y, medio ambiente en el Distrito Metropolitano de Quito.

SEGUNDA.- Se cederá el uso momentáneo del Sistema de Estacionamientos de Quito a las ambulancias y a los vehículos que sea de propiedad de los Bomberos, gestión de riesgos, Cruz Roja, Policía Nacional y demás entidades similares autorizadas, que deban hacer uso de los estacionamientos por situaciones de emergencia para la prestación de primeros auxilios, sin requisito de pago de la tarifa respectiva.

TERCERA.- Encárguese bajo figura del mandato al órgano competente de la administración del Sistema, la gestión del Sistema de Estacionamiento de Quito, promoviendo la participación de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, para lo cual podrá celebrar toda clase de actos, contratos o convenios, sean estos civiles, mercantiles o de otra naturaleza permitidos por las leyes y que se relacionen con su objeto social, para cumplir la responsabilidad dispuesta en la presente Ordenanza. En los contratos o convenios que celebre el órgano competente de la administración del Sistema, se deberá establecer el régimen de sanciones por incumplimiento a lo dispuesto en la presente Ordenanza y sus regulaciones.

CUARTA.- El órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, deberá obligatoriamente mantener un registro actualizado de estacionamientos públicos y privados que existan en el Distrito Metropolitano de Quito, para que se realice un control efectivo de su funcionamiento y mitigar la informalidad en la prestación de este servicio.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Las pólizas de seguros que amparen los riesgos inherentes al servicio del Sistema de Estacionamientos de Quito deberán constituirse en un plazo de ciento ochenta días a partir de la vigencia de esta Ordenanza.

SEGUNDA.- Encárguese a la Secretaría de Comunicación, en coordinación con la Secretaría de Movilidad y el órgano competente determinado mediante la Resolución Administrativa para la administración y gestión del Sistema de Estacionamientos de Quito, la difusión y socialización de la presente Ordenanza Metropolitana.

TERCERA.- En un plazo de 90 días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad elaborará, para aprobación del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, las instrucciones administrativas, flujos de procedimiento y reglas técnicas para la aplicación de esta Ordenanza.

Mientras se expiden las instrucciones administrativas, flujos de procedimientos y reglas técnicas previstos en el numeral anterior, se aplicarán los instrumentos actualmente vigentes en el ordenamiento jurídico metropolitano.

CUARTA.- El Concejo Metropolitano previo informe de la comisión tendrá treinta días para expedir las regulaciones de Funcionamiento y Operación de los estacionamientos privados de uso público, que cobren tarifa por uso de plazas de estacionamiento, en base a los informes presentados por la Secretaría de Movilidad, Secretaría de Hábitat Territorio y Vivienda; y, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, Administradora del Sistema, dentro del ámbito de sus competencias

QUINTA.- Una vez aprobadas las regulaciones de Funcionamiento y Operación de los Estacionamientos Privados de Uso Público, estos tendrán la obligación de adecuar su funcionamiento al ordenamiento jurídico vigente en un plazo no mayor de noventa días, contado a partir de su aprobación.

Cumplido el plazo, la Agencia Metropolitana de Control, deberá realizar las respectivas inspecciones a fin de verificar el cumplimiento.

SEXTA.- En el plazo de treinta días, el órgano competente de la administración del sistema debe implementar la señalética para los grupos vulnerables que se señalan en esta Ordenanza y los espacios destinados para el estacionamiento de bicicletas y motocicletas así como un sistema de accesibilidad y la entrega de los sellos distintivos para vehículos de personas adultos mayores, personas con discapacidad y mujeres embarazadas.

SÉPTIMA.- En un plazo de 30 días, la Secretaria de Movilidad expedirá el reglamento para la celebración de contratos de arrendamiento de plazas de estacionamientos fuera de vía. Este reglamento entrará en vigencia para regular el período semestral de arrendamiento que debería iniciar el 01 de enero del 2017.

DISPOSICIONES DERROGATORIAS

PRIMERA.- Transcurridos los 90 días señalados en la Disposición Transitoria Cuarta en que el Alcalde apruebe las instrucciones administrativas, flujos de procedimientos y reglas técnicas,

quedarán derogadas las ordenanzas 221 de 13 de agosto de 2007, 282 del 16 de febrero del 2009 192 de 28 de febrero de 2012; y, 002 de 30 de mayo de 2014. Así como lo señalado en las Resoluciones del Concejo Metropolitano números 455 de 3 de julio del 2008, 951 de 20 de noviembre del 2008 y 555 de 31 de julio de 2003 y todas las normas de igual o inferior jerarquía, en lo que resulten contradictorias o se opongan a la misma.

DISPOSICIÓN FINAL.- Encárguese a la Secretaria General del Concejo; Secretaría de Movilidad; Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda; Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; Agencia Metropolitana de Control de Tránsito; y, Agencia de Control, de la ejecución de la presente Ordenanza que entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción.

2

EXEMPLAR LIBRE