

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ALCALDÍA

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA RECEPCIÓN

FECHA: **18 MAR 2019** HORA: **16:10**

Nº HOJA: **- NUEVE**

Recibido por: *[Signature]*

Oficio Nro. SM-2019-0591

Quito, D.M., 15 de marzo de 2019

(2)

*con materia
Acable*

Asunto: Proyecto de Ordenanza Reformatoria a Ordenanza Metropolitana 194. Ticket GDOC No. 2019-027700

Señor Doctor
Mauricio Esteban Rodas Espinel
Alcalde del GAD Distrito Metropolitano de Quito
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

*Recepción de
Movilidad
18/03/2019*

De mi consideración:

Con un cordial saludo, en atención al oficio No. SPA-MEP-2019-4467 de 25 de febrero de 2019, suscrito por María Eugenia Pesantez, Secretaria Particular de Despacho de Alcaldía, mediante el cual remitió el oficio de la Unión de Operadoras de Transporte Público de Pasajeros de Quito UINTRANS-Q y solicitó: "(...) se remita un informe a este Despacho sobre este tema.", al respecto me permito manifestar lo siguiente:

Mediante oficio No. SGC-0619 de 20 de febrero de 2019, el Concejal Eddy Sánchez Presidente de la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano informó a esta Secretaría que: "La Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria realizada el miércoles 20 de febrero de 2019 (...) **resolvió:** solicitar a usted, elabore para conocimiento de la Comisión, un instructivo para solucionar el problema de la informalidad en todo el Distrito Metropolitano de Quito. (...) El informe requerido será conocido en la próxima sesión de la Comisión."

Esta Secretaría de Movilidad en cumplimiento de lo requerido por la Comisión de Movilidad y con base a diferentes mesas de trabajo con los diferentes actores en el ámbito de la Movilidad, considera pertinente poner en su conocimiento, el Borrador de Ordenanza Metropolitana Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 194 sancionada el 13 de marzo de 2012 que establece el Régimen Jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, y; solicitar muy cordialmente se acoja la presente iniciativa de ordenanza y se solicite a la Procuraduría Metropolitana del Distrito Metropolitana de Quito, emita su criterio jurídico del Proyecto de Ordenanza referido, a su vez, emita su criterio jurídico de la Disposición General Primera de la Ordenanza Metropolitana No. 194, sancionada el 13 de marzo de 2012, para que con todos estos insumos sea conocida y tratada en la Comisión de Movilidad, previo a su tratamiento en el seno del Concejo Metropolitano.

Lo que solicito para los fines pertinentes.

*Recibido
19-MARZO/2019
10:43*

*Recibido
19/03/2019
16H03.*

19/03/19/KUSG

Marina Gusphe

Oficio Nro. SM-2019-0591


Quito, D.M., 15 de marzo de 2019

Atentamente,


Ing. Alfredo Ernesto León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD

Copia:

Señor Abogado
Diego Sebastián Cevallos Salgado
Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Hernan Mauricio Paredes Jimenez	hmpj	SM-AJ	2019-03-11	
Aprobado por: Alfredo Ernesto León Banderas	aelb	SM	2019-03-15	

ORDENANZA METROPOLITANA No.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A raíz del crecimiento de la población y su asentamiento en las afueras de la ciudad, durante años se ha evidenciado la demanda de transporte para poder trasladarse de manera más rápida por las diferentes parroquias del cantón, sean estas urbanas o rurales. 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.

Existe una demanda de transporte público en ciertos sectores tanto urbanos como rurales de Quito, que en algunos casos cuentan con el servicio de los subsistemas de transporte público Integrado, Convencional y Rural, en otros que, al momento están siendo atendidos por sociedades informales y personas particulares y en ciertos casos, no existe dicho servicio público estableciéndose como necesidad la implementación del servicio de transporte público mediante la regularización a aquellas sociedades que, de una u otra forma han prestado el servicio de transporte público.

Así, el servicio de transporte público debe guardar absoluta correspondencia con los lineamientos ya definidos por el mismo, basando su definición en la búsqueda de:

- Regularizar, ampliar y mejorar la cobertura de los servicios de transporte público de las zonas urbanas y rurales de la ciudad.
- Mejorar las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial en el Distrito Metropolitano de Quito y sus parroquias urbanas y rurales.
- 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.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- 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.

Por lo expuesto, el Municipio de Quito ha considerado importante la formalización de los servicios de transporte público intracantonal e intraparroquial en las zonas urbanas y rurales del Distrito Metropolitano de Quito, y su área de influencia, servicios que actualmente están siendo provistos por sociedades informales y personas naturales que trabajan sin un título habilitante otorgado en las condiciones que la Ley prevé, situación originada, entre otros, por la falta del servicio de transporte público.

Por ello es impostergable priorizar la intervención del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en la regularización de estos servicios, conforme el estudio técnico que presente la Secretaría de Movilidad, en calidad de Administradora del Sistema, para lo cual se debe expedir la Ordenanza Metropolitana que permita la regularización y creación de nuevos servicios.

ORDENANZA METROPOLITANA No.
EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que,** el artículo 11 numeral 2 de la Constitución de la República, señala: *“Todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades. Nadie podrá ser discriminado (...). La ley sancionará toda forma de discriminación. El Estado adoptará medidas de acción afirmativa que promuevan la igualdad real en favor de los titulares de derechos que se encuentren en situación de desigualdad.”;*
- Que,** el artículo 33 de la Constitución de la República, señala: *“El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado.”;*
- Que,** el artículo 66 de la Constitución dispone que: *“Se reconoce y garantizará a las personas:...4) Derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discriminación”;*
- Que,** el artículo 82 de la Constitución de la República, señala: *“El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.”*
- Que,** la Constitución de la República en su artículo 226, dispone a las instituciones estatales, organismos, dependencias y servidores públicos que integran la administración pública, ejercer de forma exclusiva las competencias y facultades que le otorguen la Constitución y la ley; teniendo como deber el coordinar acciones que permitan el pleno goce y ejercicio de los derechos consagrados por la Norma Suprema;
- Que,** el artículo 227 de la Norma máxima establece que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, transparencia y evaluación;
- Que,** el artículo 238 de la Constitución señala: *“Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera (...).”;*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- Que,** el artículo 264, numerales 3 y 6; y, artículo 266 de la Constitución, establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: " 3. *Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. (...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal.*";
- Que,** el artículo 313 determina que *"El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia. Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social. Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley."*;
- Que,** el artículo 394 de la Constitución señala: "El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.";
- Que,** el artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece que para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los consejos metropolitanos, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial; cuyo facultad se circunscribirá al ámbito territorial y a las competencias del nivel de gobierno, y observará lo previsto en la Constitución y la Ley;
- Que,** los literales b) y f) del artículo 55; y, artículo 85 del COOTAD establece que es competencia exclusiva de los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos " b) *Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón; (...) f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;*";

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- Que,** el artículo 84 literal k) y q) del código citado prevé que los gobiernos autónomos descentralizados distritales deben *"k) Regular, prevenir y controlar la contaminación ambiental en su circunscripción territorial de manera articulada con las políticas ambientales nacionales; (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio;"*;
- Que,** el artículo 87 del COOTAD, en su literal a), determina como una de las atribuciones del Concejo Metropolitano el: *"a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones;"*;
- 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,** el artículo 14 del Código Orgánico Administrativo vigente señala: *"Principio de juridicidad. La actuación administrativa se somete a la Constitución, a los instrumentos internacionales, a la ley, a los principios, a la jurisprudencia aplicable y al presente Código. La potestad discrecional se utilizará conforme a Derecho.";*
- Que,** el artículo 18 del Código Orgánico Administrativo vigente dispone: *"Principio de interdicción de la arbitrariedad. Los organismos que conforman el sector público, deberán emitir sus actos conforme a los principios de juridicidad e igualdad y no podrán realizar interpretaciones arbitrarias. El ejercicio de las potestades discrecionales, observará los derechos individuales, el deber de motivación y la debida razonabilidad";*
- Que,** el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), determina que 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,** la LOTTTSV en el primer inciso de 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*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

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”;

- Que,** los literales a) y c) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán como competencias, entre otras, las de: *“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;” y, “c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector”;*
- Que,** los artículos 55 y 56 de la LOTTTSV establecen al transporte público, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio, como un servicio estratégico. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación, además estipula que el servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas.
- Que,** el artículo 57 de la LOTTTSV, define al servicio de transporte comercial como aquel que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo, cuya clasificación, entre otros, contempla al servicio de transporte en taxis, el cual debe ser prestado únicamente por operadoras de transporte autorizadas. El inicio final del artículo ibídem señala: *“El servicio de taxis se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, estando prohibido establecer rutas y frecuencias.”;*
- Que,** el artículo 72 de la citada Ley Orgánica establece que: *“Son títulos habilitantes de transporte terrestre los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones, los cuales se otorgarán a las personas jurídicas domiciliadas en el Ecuador que tengan capacidad técnica y financiera y que cumplan con los requisitos exigidos en la Ley y los reglamentos.”;*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- Que,** el artículo 75 de la LOTTTSV indica que corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar, entre otros, los Permisos de Operación para la prestación de los servicios de transporte comercial para el ámbito Intracantonal;
- Que,** el artículo 76 de la LOTTTSV establece que el Contrato de Operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica, que cumpla con los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley, así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas.
- Que,** el artículo 66 del Reglamento General a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial –RGLOTTTSV– determina que el contrato de operación es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales y acorde al proyecto elaborado, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas, cuyo contenido mínimo se establece en el artículo 76 del mismo Reglamento.
- Que,** la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, 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 previos para las constituciones de compañías o cooperativas de transporte público terrestre que pretendan 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, plazo que ha fenecido a la actualidad;
- Que,** la Ordenanza Metropolitana 0194 de 13 de marzo de 2012 que establece el Régimen Jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros establece en el artículo (1) que *“El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros constituye el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y proveer a sus*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad dentro de su territorio. Los usuarios y usuarias del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros gozarán de todos los derechos y garantías establecidas en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, por cuanto son estos los principales beneficiarios de la implementación del Sistema.”;

- Que,** la Ordenanza Metropolitana citada en el numeral 1 del artículo 6 determina que, dicho Sistema tiene como objetivo esencial la prestación de un servicio de óptima calidad al usuario; en tal virtud, las actuaciones públicas y privadas deberán enfocarse hacia el cumplimiento de este objetivo, con preferencia a cualquier otro tipo de interés legítimo de los participantes del Sistema;
- 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 jurídicas de derecho privado; en concordancia con lo señalado en el numeral 2 del artículo 5 de la Ordenanza *ibídem*: *“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 in numerado (15) numeral 2 *ibídem* señala que *“2. Les corresponde a las Operadoras de Transporte, en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, la función específica de prestar el servicio de transporte terrestre, entendido como el traslado de personas de un lugar a otro, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, empleando para el efecto los medios*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

humanos y materiales de los que disponga, según la modalidad de gestión aplicable y en sujeción al ordenamiento jurídico nacional y metropolitano”;

Que, la Disposición Transitoria Segunda ibídem ordena que “(...) mientras se determina e incorpora a la estructura orgánica del Distrito Metropolitano de Quito al Administrador o Administradora del Sistema, la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito ejercerá estas funciones, a través de sus órganos o entidades que le estuvieran adscritas.”;

Que, la Disposición Transitoria Tercera de la referida ordenanza dispone que: *“La Secretaría de Movilidad en un plazo máximo de 90 días a partir de la sanción de la presente ordenanza, presentará para conocimiento de la Comisión de Movilidad, y posteriormente del Concejo Metropolitano, los informes técnicos actualizados sobre la prestación del servicio público de transporte que contenga los índices de oferta y demanda, ubicación, rutas, frecuencias y más condicionantes técnicos necesarios para iniciar el proceso de regularización de la prestación del servicio de transporte público intracantonal e intraparroquial en las zonas urbanas y rurales del Distrito Metropolitano de Quito que no son parte de la presente ordenanza”;*

Que, la Ordenanza Metropolitana 0201, de 08 de febrero de 2018, establece la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros en el DMQ y los mecanismos para garantizar y fortalecer la confiabilidad, seguridad y calidad del servicio público de transporte terrestre, en cuyo artículo 2 señala que: *“Las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza son de cumplimiento obligatorio por parte de los órganos y entidades metropolitanas que forman parte del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y de cada Subsistema que lo conforma, en el ámbito de sus competencias. Se sujetarán también a las disposiciones de la presente Ordenanza los usuarios del servicio de transporte público y los Operadores autorizadas, con sus Conductores o Conductoras, a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, en los ámbitos intracantonal urbano, intracantonal rural e intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito.”;*

Que, la Resolución No. C074, emitida por el Concejo Metropolitano del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, sancionada el 8 de marzo de 2016, en el artículo 23, sobre los principios de la Ética legislativa, en el literal a) señala que los integrantes del Concejo Metropolitano deben: *“defender a través de sus intervenciones el interés público y el bien común del Distrito Metropolitano de Quito, por encima de cualquier interés particular o de grupo”;*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- Que,** la Resolución C074 ibídem, sancionada el 8 de marzo de 2016, en el artículo 23, sobre los principios de la Ética legislativa, en el literal b) señala que los integrantes del Concejo Metropolitano deben: *“promover a través de sus actuaciones la justicia, la interculturalidad y la superación de las desigualdades en el distrito Metropolitano de Quito y la eliminación de cualquier tipo de discriminación al interior del concejo Metropolitano”;*
- Que,** la Resolución C074 en referencia, sancionada el 8 de marzo de 2016, en el artículo 23, sobre los principios de la Ética legislativa, en el literal c) señala que los integrantes del Concejo Metropolitano deben: *“actuar con responsabilidad en la toma de decisiones, mediante el estudio informado de los asuntos a tratarse en el Concejo Metropolitano de Quito”;*
- Que,** la Visión Estratégica de la Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 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,** es necesario reformar la prestación del servicio de transporte público intracantonal e intraparroquial en las zonas urbanas y rurales del Distrito Metropolitano de Quito;

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

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 194 SANCIONADA EL 13 DE MARZO DE 2012 QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Artículo 1.- A continuación del artículo innumerado 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, sancionada el 13 de marzo de 2012, incluir el siguiente artículo:

ORDENANZA METROPOLITANA No.

"Art. (...) Glosario.- Para la debida aplicación de las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza y las reglas técnicas que se expidan al amparo de su contenido, se observarán las siguientes definiciones:

- a. Buses de tránsito rápido / Bus Rapid Transit (BRT): Sistema de buses con paradas fijas en estaciones y carriles prioritarios o segregados.*
- b. Caja común: Sistema de gestión centralizada, único para la administración y operación de una flota de buses que prestan el servicio de transporte público de pasajeros en un determinado sector del Distrito Metropolitano de Quito, compuesto entre otros por los siguiente parámetros: estructura organizacional, plan de operaciones, plan de mantenimiento, sistema de recaudo y método de distribución de ingresos.*
- c. Reglas técnicas.- Actos normativos de carácter administrativo, contenidos en Resoluciones debidamente motivadas, emitidos por el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros para regular asuntos inherentes a la operación, gestión y control del servicio de transporte público masivo.*
- d. Instrumentos de planificación.- Planes, proyectos y programas desarrollados por el Municipio del DMQ o promovidos por actores privados, debidamente aprobado por las Autoridades Metropolitanas y plasmados en documentos oficiales, que contienen herramientas y lineamientos para desarrollar, promover, normar, regular y viabilizar los desplazamientos de personas y bienes en el ámbito territorial del Distrito Metropolitano de Quito.*
- e. Contrato de operación: Título habilitante mediante el cual el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito concede a una persona jurídica constituida, que cumple con los requisitos legales y acorde al proyecto elaborado, la facultad de prestar los servicios de transporte terrestre público de personas con el detalle de vehículos autorizados y la definición del ámbito, ruta, intervalo, frecuencia conforme a la tabla de operación correspondiente.*
- f. Operadora de transporte.- Persona jurídica que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento y las ordenanzas metropolitanas vigentes, ha obtenido legalmente la autorización administrativa para prestar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros dentro del Distrito Metropolitano de Quito.*
- g. Usuario.- Persona que utiliza un medio de transporte terrestre público, con los beneficios que determina la ley, para movilizarse de un lugar a otro, para cuyo efecto deberá cancelar el valor establecido como tarifa o valor del boleto de viaje o ticket..*
- h. Zona de influencia.- Área de cobertura de servicio, medida por la superficie o cuenca que se encuentra hasta 200 metros, del eje principal o punto de atracción de viajes, estación o parada de transporte público de pasajeros. En caso de existir superposición se mediará la distancia establecida en este concepto. Esta cobertura se puede expresar como un porcentaje del área*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

urbana que queda dentro de la zona de servicio, considerando la extensión misma de la red, la existencia de otros medios de transporte y la cobertura que se logra en los puntos de generación de viajes."

Artículo 2.- En las letras d) y e) del artículo innumerado 2 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, sancionada el 13 de marzo de 2012, refórmese por los siguientes:

"d) Las personas jurídicas de derecho privado integradas a la gestión del servicio de transporte público de pasajeros, en virtud de un Contrato de Operación (Título Habilitante). Para mayor claridad estas personas jurídicas son las Operadoras de Transporte, sean estas cooperativas o sociedades mercantiles que a la fecha de incorporación de este Título en el ordenamiento jurídico metropolitano, se encuentren prestando el servicio de transporte público de pasajeros debidamente autorizados por el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, con flota propia o de propiedad de sus socios/accionistas quienes deberán expresar su voluntad de destinar y poner a disponibilidad de la Operadora el o los vehículos afectos al servicio; y todos aquellos que en el futuro se vinculen al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con similares propósitos, previo el cumplimiento de los requisitos y requerimientos de Ley.

e) Los bienes de dominio público afectos a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, cuyo resguardo, custodia y mantenimiento, de ser el caso, se determinará en los Contratos de Operación por los cuales se delegue la prestación del servicio de transporte público."

Artículo 3.- A continuación de la letra h) del numeral 1 del artículo innumerado 2 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, sancionada el 13 de marzo de 2012, incluir la siguiente letra:

"i) Personas naturales que en calidad de usuarios del servicio, pasajeros a bordo, peatones, o ciclistas, accedan al Sistema de Transporte Público de Pasajeros o interactúen con sus componentes y/o elementos."

Artículo 4.- En el numeral 2 del artículo innumerado 2 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, sancionada el 13 de marzo de 2012, refórmese por el siguiente texto:

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

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Artículo 5.- En el numeral 1 del artículo innumerado 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, sancionada el 13 de marzo de 2012, refórmese por el siguiente texto:

"1. Es deber y obligación de las y los Participantes del Sistema arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para integrar los elementos y componentes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, generando condiciones atractivas a los Usuarios, incentivando el uso del transporte público en la zona metropolitana y desincentivando el uso del vehículo particular."

Artículo 6.- En el numeral 1 del artículo innumerado 5 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, sancionada el 13 de marzo de 2012, refórmese por el siguiente texto:

"1. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros ha de ser diseñado de modo en que la gestión del servicio de transporte público de pasajeros permita la participación de sujetos de derecho privado debidamente autorizados que, cumpliendo con los requisitos legales aplicables hayan celebrado con el Administrador del Sistema un Contrato de Operación, por sí o por asociación entre ellas; y, de las empresas públicas metropolitanas que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito hubiera creado o cree para este propósito."

Artículo 7.- En el artículo innumerado 21 de la Ordenanza Metropolitana No. 194 sancionada el 13 de marzo de 2012, refórmese el artículo por el siguiente texto:

1. Cuando el Administrador u Administradora del Sistema previo informe técnico de factibilidad y/o demanda, requiera la prestación de nuevos servicios de transporte público de pasajeros en los Subsistemas de Transporte Metrobús-Q, o Transporte Convencional o sus componentes, de los que hubiere determinado en sus instrumentos de planificación procederá del siguiente modo:

1.1 Convocará a las Operadoras de Transporte, que mantengan un Contrato de Operación vigente, en las zonas de influencia del Subsistema de Transporte, o sus componentes que se encontraren prestando el servicio de transporte público de pasajeros en el Subsistema y/o sus componentes.

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

ORDENANZA METROPOLITANA No.

El Administrador o Administradora del Sistema podrá llegar a acuerdos con una o varias Operadoras de las zonas de influencia que fueron convocadas para este propósito.

- 1.3 *En caso que las Operadoras de Transporte convocadas y el Administrador o Administradora del Sistema no pudieren llegar a un acuerdo satisfactorio en el plazo previsto en el numeral anterior, en aplicación de los Principios del Sistema previstos en este Título y los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, éste deberá delegar la gestión del servicio de transporte público de pasajeros a la Empresa Pública Metropolitana que corresponda.*
- 1.4 *Si, en caso que la Empresa Pública Metropolitana encargada del transporte o quien hiciere sus veces, por imposibilidad técnica u operacional debidamente comprobada no pudiere brindar el servicio que se requiere, el Administrador o Administradora del Sistema previa solicitud por parte del administrado y estudio técnico de factibilidad y/o demanda, otorgará la facultad de crear nuevas Operadoras de Transporte Público, tomando en cuenta de manera preferente, a aquellas sociedades civiles o de hecho que hayan solicitado la autorización de brindar el servicio de transporte terrestre con anterioridad a la sanción de la presente ordenanza o, que históricamente hayan brindado el servicio de transporte terrestre donde requiera la prestación de nuevos servicios.*

El estudio técnico de factibilidad y/o demanda a ser elaborado por el Administrador o Administradora del Sistema, deberá reflejar un análisis y levantamiento de información de conformidad a los instrumentos de planificación vigentes en el Distrito Metropolitano de Quito, debiendo garantizar las condiciones de operación según los índices existentes,

2. *Si, de todos los procedimientos previstos anteriormente, se llegare a un acuerdo para la gestión delegada del servicio de transporte público de pasajeros o para la realización de los ajustes requeridos, el Administrador o Administradora del Sistema, en caso de ser necesario, otorgará o modificará los contratos de operación, de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano y nacional.*
3. *En caso que sean necesarios ajustes a los contratos de operación, rutas y frecuencias para la implementación de un nuevo servicio de transporte público de pasajeros, independientemente de la existencia o no de un acuerdo, las Operadoras de Transporte se someterán al principio de Implementación Planificada y Progresiva previsto en este Título.*

DISPOSICIÓN GENERAL.-

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Primera.- La reforma dispuesta mediante la presente Ordenanza Metropolitana tiene efecto únicamente en lo referente al texto señalado en su articulado, por consiguiente, la Ordenanza Metropolitana 194 y sus respectivas reformas, así como en la normativa nacional y local vigente, tienen plena validez y vigencia.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA.-

Deróguese la Disposición General Primera de la Ordenanza Metropolitana No. 194 sancionada el 13 de marzo de 2012.

Disposición final.- Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción observando lo previsto en el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización - COOTAD, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y página web institucional.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el... de marzo de 2019.

Abg. Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates,
_____- Quito,

Abg. Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ORDENANZA METROPOLITANA No.

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito,

EJECÚTESE:

Dr. Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

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

Abg. Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO