

IT-SM-DMPPM-101-2021

**PERTINENCIA SOBRE TRASPASO DE COMPETENCIAS EN
SEMAFORIZACIÓN
EPMOP - AMT**

*Dirección Metropolitana de Políticas y
Planeamiento de la Movilidad
09.06.2021*

1. ANTECEDENTES

Mediante resolución Nro. 001-CCL-2021 la Comisión de Codificación Legislativa, en sesión extraordinaria realizada el 15 de marzo de 2021, al tratar el segundo punto del orden del día, respecto al “Tratamiento del proyecto normativo de traspaso de las competencias de semaforización a la Agencia Metropolitana de Tránsito”; resolvió: solicitar los informes a la Procuraduría Metropolitana, Secretaría General de Planificación, Secretaría de Movilidad, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas y la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para que se pronuncien de la pertinencia o no de continuar con el proyecto de “Ordenanza Metropolitana Reformatoria al Título V De las Empresas Metropolitanas, Capítulo II De la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas”;

Esta iniciativa legislativa propone incorporar al Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito una normativa reformativa para actualizar los cambios y delegar a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el diseño, la planificación, operación, mantenimiento y, en general, la utilización de la infraestructura del sistema de semaforización en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito, así también asumiría las competencias, atribuciones y facultades que hubieran sido asignadas a la Dirección de Semaforización de la Empresa Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.

2. SITUACIÓN ACTUAL

De la información remitida por AMT mediante el Memorando Nro. GADDMQ-AMT-2020-0747-C de fecha 28 de diciembre de 2020, se expresan los criterios sobre el traspaso de competencia de semaforización de EPMOP a AMT:

- AMT en el marco de su competencia no analiza el tema de adquisiciones, ingeniería civil para las instalaciones en territorio;
- AMT argumenta que una sola entidad maneja los semáforos y cita ejemplos de varias ciudades, sin considerar que aquellas no cuentan con entidad rectora de la movilidad;
- AMT actualmente, está utilizando la sala de semaforización si tener un convenio de respaldo;
- El manejo de AMT sobre la semaforización, ha obedecido a un manejo discrecional de la operación de los semáforos, por pedidos puntuales, se considera que debe existir una parte técnica con directrices claras que no se enfoque únicamente en la fluidez del tráfico.
- AMT debe estar al servicio de la parte técnica, es necesario definir un protocolo de actuación respecto de las modificaciones de las fases semaforicas.
- La semaforización es un ámbito que no se refiere únicamente a la operación de la sala de comando, sino que requiere de un componente de infraestructura civil, cuadrilla de obreros, en este ámbito, la EPMOP tiene facilidad de respuesta, esa es la razón de ser de las empresas. EPMOP tiene gestión directa para ello, en el caso de AMT, dependería de los recursos municipales y de los procesos de compras públicas;

3. CONSULTORÍA EN EJECUCIÓN: ESTUDIO DE CONSULTORÍA DE LA AUTORIDAD ÚNICA DE TRANSPORTE

Al momento, está por adjudicarse la Consultoría “Estudio que permita estructurar y conformar la Entidad Administradora del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (Autoridad Única de Transporte)”, a continuación, se transcriben los Objetivos Específicos tomados de los Términos de Referencia:

- Realizar un diagnóstico de la institucionalidad que gestiona el Sistema Metropolitano de Movilidad, identificando las competencias y atribuciones de cada una de ellas, así como, las condiciones del inter-relacionamiento institucional dentro del GAD Metropolitano y con los niveles de Gobierno Provincial y Nacional.
- Desarrollar el planteamiento conceptual del sistema de gestión pública de la movilidad considerando la normativa nacional y metropolitana relacionada; así como, visión planteada por la Administración Municipal.
- Formular la propuesta institucional del organismo, entidad o institución que asuma las competencias de la Administración del Sistema Metropolitano de Transporte Público del DMQ, considerando experiencias exitosas a nivel nacional e internacional y puntos de vista de las autoridades de las entidades del ámbito de movilidad del gobierno metropolitano.
- Determinar la visión, misión, objetivos, funciones, estructura orgánica a detalle, mapa de procesos, catálogo de procesos, cadena de valor, servicios, modelo de gestión por procesos y demás documentos que exige la normativa municipal para la creación del mencionado organismo.
- Elaborar el proyecto de ordenanza metropolitana de reestructuración institucional del sector de movilidad del DMQ y de la creación del ente administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público.
- Proponer un plan de desarrollo de talento humano que permita cubrir los requerimientos de la nueva entidad, especificando el tratamiento del personal que pudiera ser afectado en la reingeniería institucional.
- Determinar el cronograma de implementación de la propuesta de la reforma institucional, tomando como referencia el plan de desarrollo del Sistema Metropolitano de Transporte Público del DMQ, el presupuesto anual y las fuentes de financiamiento para su funcionamiento.

4. CONCLUSIÓN

Por lo anteriormente expuesto, la Secretaría de Movilidad como ente rector, considera NO PERTINENTE continuar con el proyecto de “Ordenanza Metropolitana Reformatoria al Título V De las Empresas Metropolitanas, Capítulo II De la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas”; mientras no se disponga de los resultados de la consultoría: “Estudio que permita estructurar y conformar la Entidad Administradora del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (Autoridad Única de Transporte).”

Elaborado por: Patricia Mena Lascano

Revisado por: Henry Vilatuña Guaraca

Para: Guillermo Abad Zamora