

Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0662-O

Quito, D.M., 28 de octubre de 2020

Asunto: Pedido de condecoración para la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros Quito

Señor Doctor
Jorge Homero Yunda Machado
Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Luego de un cordial saludo, me permito poner en su conocimiento que, el 17 de noviembre de 1995, la Alcaldía Metropolitana de Quito, mediante Resolución No. 048, resuelve crear la Unidad Descentralizada para la Gestión y Operación del Trolebús, determinando que se encargará de las tareas necesarias para la prestación del servicio público de transporte mediante trolebuses; en una primera etapa comprendida desde la Estación "El Recreo" hasta la calle Esmeraldas, con 14 unidades y con un promedio de 50.000 pasajeros diarios.

El 19 de marzo de 1996, inicia la segunda etapa del servicio de transporte, considerando el tramo El Recreo- La Colón, para lo cual se contó con 32 unidades y, un mes después, se inauguró una tercera etapa desde El Recreo hasta La Y, destinando 54 unidades operativas.

De esta manera, en el año 1996, ya se logra conectar el norte con el sur de la ciudad, con un moderno sistema integrado de transporte; para ese entonces, ya se brindaba el servicio de movilidad de pasajeros a más del doble de usuarios, aproximadamente a 120.000 al día.

El 2 de mayo del año 2000, se inicia la apertura de corredor Trolebús hacia el sur de la ciudad desde la Estación Morán Valverde hasta la Estación Quitumbe, contando ya con 113 unidades operativas.

Mediante Ordenanza Metropolitana No. 0314, de 12 de julio de 2010, se crea la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros Quito, la cual sucede jurídicamente a la compañía Trolebus Quito S. A.

A febrero de 2020, antes de la emergencia sanitaria mundial, la EPMTQP con 240 unidades operativas, brindaba el servicio de movilidad de pasajeros a aproximadamente

Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0662-O

Quito, D.M., 28 de octubre de 2020

500.000 usuarios al día.

Como se puede evidenciar señor Alcalde, la institución brinda un servicio orientado a la calidad, con cobertura en función a las necesidades de los usuarios.

El 17 de diciembre de 2020, nuestra institución cumplirá 25 años de servicio a los habitantes de la capital de los ecuatorianos, que ha trascendido en la comunidad, aportando al mejoramiento y la calidad de vida de sus usuarios.

Por lo expuesto, solicito de la manera más comedida se sirva analizar y considerar la posibilidad de que se otorgue **la Condecoración Gran Collar “San Francisco de Quito”**, destinada a instituciones de gran relieve que se hayan destacado por alguna acción que trascienda en la comunidad local, nacional o internacional, a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros Quito.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Abg. Andrea Cristina Flores Andino
**GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE
TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO**

Copia:

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)

Señora Ingeniera
Dolores De Lourdes Romero Torres
Coordinadora de Talento Humano 2

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Dolores De Lourdes Romero Torres	dlrt	EPMTQP-GAF-CTH	2020-10-27	
Revisado por: Dolores De Lourdes Romero Torres	dlrt	EPMTQP-GAF-CTH	2020-10-27	
Aprobado por: ANDREA CRISTINA FLORES ANDINO	acfa	EPMTQP-GG	2020-10-28	

Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0662-O

Quito, D.M., 28 de octubre de 2020

Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0749-O

Quito, D.M., 24 de noviembre de 2020

Asunto: Memoria institucional de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros - Condecoración Gran Collar "San Francisco de Quito"

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Mediante Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0662-O, de 28 de octubre de 2020, se solicitó al Dr. Jorge Yuda, Alcalde Metropolitano, que: *"se sirva analizar y considerar la posibilidad de que se otorgue la Condecoración Gran Collar "San Francisco de Quito", destinada a instituciones de gran relieve que se hayan destacado por alguna acción que trascienda en la comunidad local, nacional o internacional, a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros Quito"*; documento que fue copiado para su conocimiento.

Por lo expuesto, y en vista que ya se ha realizado la convocatoria correspondiente, adjunto remito los archivos de la memoria institucional de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, a fin de que se considere para el análisis en la definición del premio solicitado.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Abg. Andrea Cristina Flores Andino
**GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE
TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO**

Oficio Nro. EPMPQ-GG-2020-0749-O

Quito, D.M., 24 de noviembre de 2020

Anexos:

- CREACIÓN TROLE BASE LEGAL.pdf
- EPMPQ-GG-2020-0662-O.pdf
- CREACIÓN TROLE.pdf
- Reseña Trolebus.pdf

Copia:

Señora Ingeniera
Dolores De Lourdes Romero Torres
Coordinadora de Talento Humano 2

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Dolores De Lourdes Romero Torres	dprt	EPMPQ-GAF-CTH	2020-11-23	
Revisado por: MARCELO ISAIAS RODRIGUEZ CANO	mirc	EPMPQ-GAF	2020-11-24	
Revisado por: Dolores De Lourdes Romero Torres	dprt	EPMPQ-GAF-CTH	2020-11-24	
Aprobado por: ANDREA CRISTINA FLORES ANDINO	acfa	EPMPQ-GG	2020-11-24	



¿Por qué el **Trolebús**
cambió la movilidad en
Quito?



A principios de 1990, se creó la Unidad de Estudios del Transporte que sería la encargada de gestionar y elaborar el Plan Maestro de Transporte Público para la ciudad, debido a los constantes inconvenientes y problemas que presentaba el transporte privado al brindar un servicio lleno de carencias a los quiteños.

Después de varios estudios internacionales que se realizaron desde esta unidad, se determinó al Trolebús como la opción más viable para mejorar la movilidad de Quito, al ser la mejor alternativa técnica y financieramente más adecuada para solucionar el problema de transporte en la ciudad.

Este nuevo sistema de transporte eléctrico amigable con el medio ambiente funcionaría con buses articulados con el objetivo de reorganizar y modernizar la vialidad de la ciudad cumpliendo con estándares de servicio y optimizando los tiempos de viaje. Sin embargo, a este proyecto se opuso la Federación Nacional de Transportistas Urbanos (FENATU), quienes manifestaban que este proyecto era inviable y no era una solución para el transporte capitalino.



El 8 de agosto de 1994, la FENATU, realizó una paralización del servicio de transporte en la ciudad como muestra de oposición al proyecto Trolebús, que contaba con el apoyo mayoritario de la ciudadanía quiteña.

Estas manifestaciones también se dieron un tiempo después que el Trole inició su operación en Quito, donde los transportistas bloquearon las calles del Centro de Quito y destruyeron parte de la infraestructura del Trolebús.



Inicio de operación

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros Quito (EPMTPQ), inició su operación el **17 de diciembre de 1995** y fue creada mediante Resolución No. 048, como Unidad Descentralizada para la Gestión y Operación del Trolebús.

La experiencia del Trole fue una solución de cambio en términos de movilidad urbana y sostenible, siendo los trolebuses las primeras unidades eléctricas del país con la implementación de un sistema de transporte masivo de pasajeros.

El Trole inició la operación en una primera etapa comprendida desde la Estación El Recreo hasta la calle Esmeraldas con 14 unidades y 50.000 pasajeros diarios.



41 millones de

Personas en trole

El trole está de cumpleaños.

Alrededor del 13% de la población de Quito se moviliza en el trolebús. La idea de extenderlo, al sur y al norte, va en serio.



El trolebús cumple hoy 365 días de operación en Quito. Según estadísticas de la Unidad Operadora del Trole, alrededor de 41 millones de personas han utilizado este servicio de transporte integrado. Es decir, casi cuatro veces la población del Ecuador.

La mayoría son usuarios fijos: estudiantes, oficinistas, amas de casa y artesanos. No faltan los minusválidos, ancianos e indigentes que también utilizan el trole para movilizarse de un lugar a otro dentro de la ciudad.

Un dato curioso es que un 75% de las 11.000 personas que, a diario, llegan y salen de la ciudad se embarcan en los troles, en la parada de la Terminal Terrestre, para ir a diferentes sitios.

Los días de mayor demanda, según sus personeros, han sido cuatro. El 14 de febrero, el 7 de octubre, el 2 de noviembre y el 4 de diciembre. Este último se ganó el récord, pues movilizó a 191 mil 377 pasajeros. La cifra sobre-

El dinero que el Municipio de Quito recaudó por el servicio llega a 22 mil millones de sucres, dijo a ULTIMAS NOTICIAS Pedro Salas, director de la Unidad Operadora del Trole.

No creerán que esa "mullapa" engrosa los bolsillos del Cabildo, advirtió. Los gastos también son fuertes. Un 35 % sirve para el pago de los salarios al

personal administrativo; 16%, a la UPGT; 14%, al servicio de las líneas alimentadoras; 10% para mantenimiento de los troles; 8% para el servicio de vigilancia; 8% para cubrir costos de energía eléctrica; 2%, limpieza; 1% para lubricantes; y, el resto sirve para otros rubros.

El número de personas que laboran

en el sistema llega a 651; entre 170 choferes, 135 recaudadores y personal administrativo.

El número de guías bajó de 30. Ellos son los que sacan de aprietos, que, hasta ahora, no atinan qué ha sido el rato de treparse a las unidades.

Los boletos vendidos varían según los meses. En octubre fueron 59.111 tickets de 700 sucres; 24 mil 800 boletos de 400 sucres; en noviembre, del 21 de octubre al 21 de noviembre, se vendieron 160 mil 751 boletos de 700 sucres y 72 mil 451 boletos de 400 sucres. La demanda obedeció a los días de lluvia, pues no funcionaron las tarjetas magnéticas.

Los

"langarot... han pues... Quito en... moviem... de hac... año. El sistema... larg... El cuidaa... la... es cual pa... que el... óptimo y... eficaz.

1996

primer año de
operación
en la ciudad

Anécdotas

* En una inspección que realizó Jamil al trole, un niño le preguntó ¿sabe por qué Quito tiembla? No, no lo sé, respondió. Con la sonrisa, de oreja a

Transporte • El sistema cumplió un año y lo usa el 13 por ciento

Trole: la urbe se modificó

El trolebús cambió parte de los hábitos de los habitantes: 40 millones de pasajeros lo han usado. Falta afinar los detalles.

Tras recorrer 2'422.000 kilómetros, el sistema trolebús cumplió un año de vida. 50 articulados irrumpieron las calles de la ciudad y la modificaron.

Estas son las cifras que maneja la Unidad de Planificación y Gestión del Transporte, UPGT. Sin embargo hay aún problemas: las alimentadoras no llegan con la misma frecuencia, hay dificultad en los monederos y, últimamente, los recorridos se desdibujaron.

Son 40 millones de pasajeros los que han viajado en el trolebús desde el 17 de diciembre de 1996, cuando la primera flota de vehículos partió desde la Estación de Transferencia del Recreo hasta la calle Esmeraldas, que era la primera etapa.

La segunda etapa se desplazó hasta la Colón y la última, en marzo pasado hasta la Estación de la "Y", completando los 11,2 kilómetros de recorrido. Desde entonces, el promedio diario de pasajeros es de 148.000, de estos el 33 por ciento pagan la mitad del precio por su condición de minusválidos, menores de 18 años y ancianos. El récord llegó el 18 de octubre con 199.000 usuarios.

El Centro Histórico cambió: el



UN SISTEMA PARA LA URBE • Las antiguas congestiones en el centro se modificaron y bajó la contaminación.

ron a la mitad. Se construyó un carril de desvío para los conductores que llegaban del norte y los del sur, lo que impide que lleguen hasta la plazoleta de San Martín; y se crearon nuevas paradas en el parque de La Alameda, El Churo y el Parlamento.

La avenida 10 de Agosto se liberó del transporte urbano en un ciento por ciento. Los buses tomaron nuevas rutas: Amazonas, Versailles, América, 6 de Di-

Octubre e Ñaquito. De los 1.200 vehículos por hora, en una sola dirección, el fluido vehicular aumento a 2.260 vehículos hora; es decir el aumento de la velocidad fue del 50 por ciento. En total por la 10 de Agosto circulan 40.000 carros diarios.

Pero el panorama, en las horas pico, no varía en algunas de las vías. La UPGT determina cuatro puntos de congestión: la Amazonas, a pesar de que con el

sur a norte aumentó la velocidad de cinco kilómetros hora a 23; por la 6 de Diciembre se calcula que cruzan 2.800 vehículos por hora; por la América, 2.300; otra vía conflictiva la Juan León Mera; entre otras.

Las grandes filas de buses iban desde San Blas hasta San Domingo, por la Guayaquil parte del pasado. 1.106 buses que tenían 20 años de servicio fueron retirados de la circulación. Para 1997, 515 uni-

Nuestro primer año transportamos 40 millones de usuarios

Marco Sandoval / EL COM



Estas son las monedas que se utilizaban para ingresar al Sistema.

El 19 de marzo de 1996 entra en funcionamiento la segunda etapa, El Recreo - La Colón con 32 unidades, y un mes después se inaugura una tercera fase desde El Recreo hasta la Estación La Y, **logrando integrar el sur y norte** de la ciudad. Los quiteños lograron conectar por primera vez sus viajes y las brechas entre estos polos de la ciudad se hicieron más estrechas.



El 2 de mayo del 2000, se inicia una nueva extensión del Corredor Central Trolebús hacia el sur de la ciudad, con la apertura de la Estación Morán Valverde y culminó en el año 2008 con una ampliación hasta la Terminal Quitumbe.



El Corredor Oriental o más conocido como EcoVía, fue el segundo Sistema de Transporte desarrollado para la ciudad de Quito y **comenzó su operación en el 2001**, con un primer circuito desde el Playón de la Marín hasta la Estación Río Coca.



Para **diciembre del 2016**, su extensión llegó hasta la Terminal Sur EcoVía aperturando de esta manera el corredor Sur Oriental, que moviliza a nuestros usuarios hasta el extremo sur de la capital en el barrio de Guamaní.





En junio de 2018, el Trolebús creció hasta la Estación El Labrador completando una extensión de 20 km de carril exclusivo y de Línea Aérea de Contacto (LAC), que aportan a la movilidad de los quiteños con cortos tiempos de viaje, haciendo del Trole un transporte rápido, sin contaminación y seguro, cuyo nuevo reto ahora es la interconexión con el Metro de Quito que está próximo a inaugurarse.



La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, hoy cuenta con más de 40 líneas alimentadoras y de integración, ofreciendo así varias alternativas a nuestros usuarios para movilizarse y cumplir con sus actividades cotidianas.

La Empresa de Pasajeros, en conjunto con el personal de la institución ha dado un **gran servicio a la comunidad, constituyéndose en uno de los proyectos más exitosos en la ciudad de Quito**, las estadísticas demuestran que la Empresa ha logrado desde sus inicios una amplia aceptación convirtiéndose en un icono de la capital.





La EPMT PQ, actualmente es un **referente nacional** en movilidad, al ser la más grande e importante empresa de transporte del país, con 650.000 usuarios transportados diariamente y 250 unidades operativas.



Evolucionamos juntos,
convirtiéndonos en una ciudad
dinámica y moderna mejorando
la vialidad y aportando al
desarrollo de nuestra ciudad.
Cumplimos 25 años junto a
nuestra capital, 25 años por
cada uno de nuestros usuarios,
25 años por los los millones de
quiteños que han construido sus
historias a nuestro lado.

25 años ¡P♥r ti!



iP♥r ti!



ORDENANZA METROPOLITANA No. 0314

EL CONCEJO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los IC-2010-229 e IC-2010-341, expedidos por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO:

- Que,** de conformidad a lo prescrito en el artículo 315 de la Constitución de la República del Ecuador, en concordancia con lo dispuesto en los artículos 1 y 5 numeral 2 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tiene la facultad de constituir empresas públicas para la gestión de servicios estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de actividades económicas que le correspondan a aquel;
- Que,** de conformidad con el artículo 8, numeral 12 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, le corresponde especialmente al Concejo Metropolitano: *"Resolver sobre la constitución de empresas públicas, la concesión de servicios públicos al sector privado y la participación en otras empresas con el capital privado para la prestación de servicios, la ejecución o mantenimiento de obras y, en general, para las actividades económicas susceptibles de ejecutarse empresarialmente"*;
- Que,** mediante escritura pública otorgada el 12 de diciembre de 2007 se constituyó la compañía Trolebús Quito S.A., ante el Notario Público Noveño del Cantón Quito, Dr. Juan Villacís Medina, e inscrita en el Registro Mercantil el 22 de mayo de 2008;
- Que,** en la Ley Orgánica de Empresas Públicas se determinan los procedimientos a seguir para la constitución de empresas públicas; y, en su Segunda Disposición Transitoria, numeral 2.2.2, se establece el régimen que deben observar las sociedades anónimas o empresas de economía mixta en las que el Estado, directamente o a través de sus instituciones sea accionista mayoritario, remitiéndose a su vez, al procedimiento establecido en las disposiciones transitorias, 2.2.1 y 2.1;



ORDENANZA METROPOLITANA No.

0314

- Que,** el artículo 180 de la Ley Orgánica de Régimen Municipal, faculta al Concejo Metropolitano a aprobar mediante Ordenanza la creación de las empresas públicas municipales;
- Que,** el Concejo Metropolitano de Quito mediante Ordenanza Metropolitana No. 0301, sancionada el 4 de septiembre del 2009, estableció el Régimen Común para la Organización y Funcionamiento de las Empresas Públicas Metropolitanas;
- Que,** es necesario continuar con la accesibilidad, regularidad, calidad y seguridad, entre otros, del servicio público de pasajeros en las vías exclusivas y corredores del Distrito Metropolitano de Quito; y,
- Que,** es necesario adecuar la organización y funcionamiento de la Empresa Trolebús Quito S.A. a lo que dispone la Ley Orgánica de Empresas Públicas, con la creación de la nueva empresa, dando lugar a la disolución de la primera, sin liquidación y sin que se requiera autorización previa o posterior de ningún órgano de la sociedad anónima extinguida, conforme lo determinan las disposiciones transitorias de la prenombrada ley.

En ejercicio de las atribuciones que le confieren los artículos 266 y 315 de la Constitución; artículo 63 de la Ley Orgánica de Régimen Municipal; y, artículo 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito.

EXPIDE

LA ORDENANZA METROPOLITANA DE CREACIÓN DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO

06
Artículo 1.- Luego de la Sección Octava, del Capítulo IX, "De las Empresas Metropolitanas", del Título II del Libro Primero del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, agréguese la siguiente Sección que contiene a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, al tenor del siguiente texto:



ORDENANZA METROPOLITANA No. 0314

“SECCIÓN NOVENA.
DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA
DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO”

Artículo... (1).- Creación.- Crease la empresa pública denominada “EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO”.

Artículo... (2).- Objeto Principal.-

1. El objeto principal de la empresa pública metropolitana, es el siguiente:

a) Operar y administrar el servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito;

b) Brindar asesoría técnica especializada a instituciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras en el ámbito del transporte;

c) Explotar el corredor central trolebús del sistema integrado del Transporte Metrobús Q, de acuerdo con las disposiciones emanadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;

d) Las demás actividades operativas y de prestación de servicios relativas a las competencias que le corresponden al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, en el ámbito de gestión del servicio público de transporte de pasajeros; y,

e) Cumplir con las demás actividades encomendadas por el Directorio.

2. Para el cumplimiento de su objeto la empresa pública metropolitana podrá:

a) Celebrar todos los actos y contratos civiles, mercantiles, laborales y de cualquier otra naturaleza que sean permitidos por las leyes ecuatorianas; y,

b) Participar en forma individual o en alianza con personas jurídicas públicas o privadas, nacionales o extranjeras en la administración, operación, mantenimiento o asesoría técnica de servicios públicos de transporte de pasajeros; dentro o fuera del territorio del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual podrá participar en concursos, licitaciones o procesos de selección convocados con tales propósitos.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 0314.

Artículo... (3).- Patrimonio de la Empresa.-

1. Constituyen el patrimonio de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito los bienes muebles, inmuebles e intangibles de su propiedad y los que adquiriera a futuro a cualquier título.
2. Constituye además el patrimonio de la empresa pública metropolitana, aquel de la compañía Trolébus Quito S.A. que se extingue por efectos de la creación de la primera, de conformidad con la Ley Orgánica de Empresas Públicas.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- En lo no previsto en esta Ordenanza Metropolitana se estará a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Empresas Públicas, su Reglamento General, la Ordenanza Metropolitana No. 0301, sancionada el 4 de septiembre del 2009 y las demás disposiciones que conforme a estas normas dicten el Directorio y el Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana que se crea a través de esta Ordenanza Metropolitana.

SEGUNDA.-

1. La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito sucede jurídicamente a la compañía Trolébus Quito S.A.
2. Todas las competencias relacionadas con la finalidad de la empresa que se extingue serán ejercidas por la empresa que se crea, a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Ordenanza Metropolitana.

TERCERA.- En virtud de la presente Ordenanza Metropolitana, la nueva empresa pública metropolitana asume todas las funciones, actividades, derechos y obligaciones de la compañía Trolébus Quito S.A.; asumiendo igualmente los derechos litigiosos, obligaciones y acciones; y, en general, los derivados de todos y cada uno de los actos y contratos celebrados por aquella, de conformidad con la Ley Orgánica de Empresas Públicas

ell



ORDENANZA METROPOLITANA No. 0314

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito efectuará las asignaciones y transferencias presupuestarias que se requieran para el funcionamiento y gestión de la Empresa Pública Metropolitana creada, hasta que ésta sea autosustentable.

SEGUNDA.-

1. En el plazo de veinte días a partir de la fecha de aprobación de la presente ordenanza, deberá constituirse el Directorio de la Empresa Pública Metropolitana creada y designarse a su Gerente General.

2. Mientras se ejecuta la disposición contenida en el numeral precedente, el Gerente General de la compañía Trolebús Quito S.A. seguirá en sus funciones en la empresa pública metropolitana que le sucede jurídicamente, hasta que sea legalmente reemplazado.

TERCERA.-

1. Encárguese al Gerente General de la compañía Trolebús Quito S.A. para que elabore el Anexo con el detalle de los bienes muebles o inmuebles que constituyen el patrimonio inicial de la empresa pública metropolitana que se crea a través de esta Ordenanza Metropolitana, de conformidad con el artículo 5 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas.

2. Una vez elaborado el Anexo de que trata el numeral precedente, éste pasará a formar parte de la presente Ordenanza Metropolitana.

CUARTA.- Encárguese al Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana creada, para que en el plazo de noventa días de realizada su designación, presente al Directorio de aquella, para su aprobación, la estructura orgánica, el estatuto y reglamentos internos de funcionamiento de la empresa.

QUINTA.- Los trabajadores bajo la modalidad de contrato a tiempo indefinido que prestan sus servicios en la Compañía Trolebús Quito S.A., pasarán a formar parte de la nómina de la empresa pública metropolitana que se crea, conservando todos sus derechos establecidos en la Ley. Los trabajadores bajo la modalidad de

00



ORDENANZA METROPOLITANA No. 0314

contrato a tiempo fijo que están laborando en la actualidad en dicha empresa, previa evaluación y calificación, pasarán a formar parte de la nueva empresa.

SEXTA.- Los bienes muebles e inmuebles, tangibles e intangibles, y demás activos y pasivos que hasta la presente fecha estén bajo custodia y administración de la Compañía Trólebus Quito S.A. pasarán a formar parte de la empresa pública metropolitana que se crea, en el plazo de hasta treinta días a partir de la designación del Gerente General, encargándose del cumplimiento de esta disposición al mismo.

SÉPTIMA.- El proceso de disolución forzosa sin liquidación de la Compañía Trólebus Quito S.A. conlleva su extinción legal; y, en consecuencia, la empresa pública metropolitana que se crea, subroga en los derechos y obligaciones de la sociedad extinguida. En consecuencia y para efectos de la cancelación de la inscripción de la sociedad anónima extinguida, se procederá de conformidad con el numeral 2.1.1. de la cláusula segunda "REGIMEN TRANSITORIO DE LAS SOCIEDADES ANÓNIMAS A EMPRESAS PUBLICAS" de la Ley Orgánica de Empresas Públicas.

OCTAVA.- Mientras dure el proceso de transición no se interrumpirá, ni limitará la capacidad administrativa ni operativa de la Empresa, por tanto no se interrumpirán las obras, bienes y servicios contratados y en ejecución.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA.-

Se derogan todas las disposiciones legales de igual o menor jerarquía que se opongan a la presente Ordenanza Metropolitana y se reformarán disposiciones legales que contraríen a lo dispuesto en esta Ordenanza Metropolitana.


Artículo 2.- Esta Ordenanza Metropolitana entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 0314

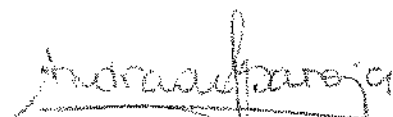
Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, el 8 de julio de 2010.


Sr. Jorge Albán
VICEALCALDE DEL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO


Abg. Patricia Andrade Baroja
SECRETARÍA GENERAL DEL
CONCEJO METROPOLITANO

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

La infrascrita Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente Ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de 27 de mayo y 8 de julio del año dos mil diez.- Lo certifico.- Distrito Metropolitano de Quito, 12 de julio de 2010.


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

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.- Quito, 12 de julio de 2010.

EJECÚTESE

Dr. Augusto Barrera Guarderas
ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO



ORDENANZA METROPOLITANA No. 0314

CERTIFICO, que la presente Ordenanza fue sancionada por el Dr. Augusto Barrera Guarderas, Alcalde Metropolitano de Quito, a los doce días del mes de julio del año dos mil diez.- Distrito Metropolitano de Quito, 12 JUL 2010

Abg. Patricia Andrade Baroja

SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO



DISTRITO METROPOLITANO
DE QUITO
ALCALDIA

NUM.

QUITO, A DE DE 199

No. 048

El Ecuador ha sido, es
y será País Amazónico

Jamil Mahauad Witt
ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

Que en el mes de diciembre de 1995 entrará en funcionamiento el Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de Quito.

Que el artículo 2 número 2 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, confiere al Municipio la facultad de planificar, regular y coordinar "todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción".

Que la quinta disposición transitoria de la misma ley establece que las atribuciones a que se refiere el artículo 2 número 2, deberán transferirse al Municipio de Quito a más tardar el 27 de diciembre de 1995.

Que el servicio de trolebuses estará en funcionamiento el 17 de diciembre de 1995.

Que es necesario contar con la unidad administrativa especializada en la gestión y operación del sistema de trolebuses; y,

En ejercicio de la facultad que le confiere el artículo 6 de la Ordenanza 3076, que establece los diferentes ramos de la administración municipal y define su estructura funcional,

RESUELVE:

Art. 1.- Crear la Unidad Descentralizada para la Gestión y Operación del Trolebús, que se encargará de las tareas necesarias para la prestación del servicio público de transporte mediante trolebuses.

Art. 2.- Designar al señor ingeniero Raúl Maldonado Ruales, Director de la Unidad Descentralizada para la Gestión y Operación del Trolebús.

Art. 3.- Delegar las siguientes atribuciones al Director de la Unidad Descentralizada que crea el artículo 1 de esta Resolución:

- a) Autorizar las contrataciones y celebrar los contratos cuyo monto no supere los mil salarios mínimos vitales generales.



NUM.

QUITO, A DE DE 199

**DISTRITO METROPOLITANO
DE QUITO
A L C A L D I A**

048

El Ecuador ha sido, es
y será País Amazónico

- b) Suscribir todos los documentos relacionados con la ejecución de los contratos que celebre.
- c) Preparar y presentar a la Dirección General Financiera, presupuestos conforme a las necesidades, planes, programas o proyectos que demande la unidad a su cargo, sobre la base de la disponibilidad de ingresos.
- d) Proponer prioridades de gasto, la autorización de traspasos o reducciones de créditos dentro de una misma función, plan, programa, actividad o proyecto dentro de su presupuesto y autorizar pagos hasta por un monto de mil salarios mínimos vitales generales.
- e) Administrar y autorizar la custodia de los bienes muebles que se encuentren bajo su responsabilidad.
- f) Autorizar vacaciones, permisos personales hasta por quince días anuales y permisos por calamidad doméstica, enfermedad, maternidad y lactancia, estudios regulares y docencia.
- g) Imponer las sanciones de amonestación verbal, amonestación escrita y multas de hasta el diez por ciento.
- h) Controlar la asistencia y la permanencia en el trabajo del personal de las dependencias a su cargo.
- i) Autorizar el no registro del ingreso y salida del trabajo del personal a su cargo.
- j) Controlar y autorizar el pago de horas extraordinarias, suplementarias y de recuperación; y,
- k) Emitir salvoconductos para la utilización de automotores.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- El Director de la Unidad Descentralizada para la





NUM.

DISTRITO METROPOLITANO
DE QUITO
A L C A L D I A

QUITO, A DE DE 199

048

El Ecuador ha sido, es
y será País Amazónico

Gestión y Operación del Trolebús, en coordinación con el Administrador General y dentro de los quince días siguientes a la expedición de esta resolución presentará para la aprobación del Alcalde la estructura orgánico-funcional de las Unidad a su cargo.

SEGUNDA.- La Unidad creada en virtud de esta Resolución aplicará sus gastos para lo que resta del año 1995 al Presupuesto de Asesoría de Transporte.

TERCERA.- El Director de la Unidad Descentralizada para la Gestión y Operación del Trolebús, en coordinación con el Director General Financiero y dentro de los quince días siguientes a la expedición de esta Resolución, formulará la propuesta presupuestaria de ingresos y gastos de su Unidad, para el ejercicio económico de 1996 y la entregará a la Dirección General Financiera para el trámite correspondiente ante el Concejo Metropolitano.

CUARTA.- El registro de egresos y gastos de la Unidad Descentralizada para la Gestión y Operación del Trolebús, se realizará en el Departamento de Contabilidad y Presupuesto de la Dirección General Financiera del Municipio del Distrito Metropolitano.

Dada en Quito, a los 17 días del mes de noviembre de 1995

Jamil Mahauad Witt
ALCALDE METROPOLITANO

