

## INFORME TÉCNICO No. 346 – GOM – DS – 2021

---

---

### ANTECEDENTES:

Mediante memorando Nro. 1036-EPMMOP-GOM-2021-M, del 11 de Agosto de 2021, en el que hace referencia al oficio GADDMQ-SGCM-2021-3128-O de 10 de agosto de 2021, que convoca a la Sesión No. 014 - EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN DE CODIFICACIÓN LEGISLATIVA -EJE GOBERNABILIDAD E INSTITUCIONALIDAD - para analizar la pertinencia o no de continuar con el proyecto de “Ordenanza Metropolitana Reformativa al Título V De las Empresas Metropolitanas, Capítulo II De la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas” Y, en referencia al oficio EPMMOP-GG-0864-2021-OF de 06 de abril de 2021, en el que se recomienda la permanencia del sistema de semaforización del Distrito Metropolitano de Quito, en la EPMMOP; me permito informar lo siguiente:

### BASE LEGAL:

#### CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

- El artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador dispone: “Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”. (el énfasis me corresponde).
- Los numerales 3 y 7 del artículo 264 dispone: “*Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: 3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. - 7. Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley*”. (el énfasis me corresponde).
- El artículo 266 menciona: “*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*”.

## CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN

- Los literales c, f y g del artículo 55 dispone: *“Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana; - f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal; - g) Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley. Previa autorización del ente rector de la política pública, a través de convenio, los gobiernos autónomos descentralizados municipales podrán construir y mantener infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, en su jurisdicción territorial”.* (el énfasis me corresponde).
- El artículo 85 menciona: *“Los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que puedan ser asumidas de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que se les asigne”.*
- Las competencias exclusivas, son aquellas cuya titularidad corresponde a un solo nivel de gobierno de acuerdo con la Constitución y la ley, y cuya gestión puede realizarse de manera concurrente entre diferentes niveles de gobierno, según el Art. 114 del COOTAD.
- Las competencias concurrentes, son aquellas cuya titularidad corresponde a varios niveles de gobierno para lo cual se debe considerar el sector o materia, por lo tanto, deben gestionarse obligatoriamente de manera concurrente, de acuerdo con los Arts. 115 y 126 del COOTAD.

Modalidades de gestión: Es responsabilidad de los gobiernos autónomos descentralizados la prestación de los servicios públicos y la implementación de las obras que les corresponda ejecutar para el cumplimiento de las competencias que la Constitución y la ley les reconoce de acuerdo con sus respectivos planes de desarrollo y de ordenamiento territorial, asegurando la distribución equitativa de los beneficios y las cargas, en lo que fuere aplicable, de las intervenciones entre los distintos actores públicos y de la sociedad de su territorio, mediante las modalidades de gestión: DIRECTA, DELEGADA O MANCOMUNADA, conforme lo prescrito en los Arts. 276, 277 y 278 del COOTAD.

### a. Modalidad de gestión directa

La modalidad de gestión directa, es la que realizan los gobiernos autónomos descentralizados: (i) *“a través de su propia institución, mediante la unidad o dependencia prevista en la estructura orgánica que el órgano de gobierno cree para tal propósito”;* (ii) *la “Creación de empresas públicas”;* y, (iii) *“ley que regule la contratación pública”*, como se verifica de los Arts. 276, 277 y 278 del COOTAD.

### b. Modalidad de gestión delegada

La modalidad de gestión delegada, es la que realizan los gobiernos autónomos descentralizados, a través de: (i) “Delegación a otros niveles de gobierno”, (ii) “La gestión compartida entre los diversos gobiernos autónomos descentralizados”, (iii) “La cogestión de los gobiernos autónomos descentralizados con la comunidad”, (iv) “Empresas de economía mixta”, (v) “Delegación economía social y solidaria y a la iniciativa privada”, de acuerdo con lo dispuesto en los Arts. 279, 280, 281, 282, 283 del COOTAD.

Adicionalmente la “Delegación de gestión excepcional a sujetos de derecho privado”, se encuentra desarrollado en el Art. 74 al 77 del Código Orgánico Administrativo-COA.

c. Modalidad de gestión de mancomunamiento

La modalidad de gestión de mancomunamiento, es la que realizan los gobiernos autónomos descentralizados, a través de: (i) “Mancomunidades”, (ii) “Consortios”, y “Hermanamientos” en el marco de cooperación internacional, de acuerdo con los Arts. 285, 290 y 293 del COOTAD.

## **LEY SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL TRANSPORTE TERRESTRE**

- El artículo 3 dispone: “Las vías son las estructuras de diferentes tipos construidas para la movilidad terrestre de los vehículos y constituyen un esencial medio de comunicación que une regiones, provincias, cantones y parroquias de la República del Ecuador, cuya forma constitutiva contiene la plataforma de circulación que comprende todas las facilidades necesarias para garantizar la adecuada circulación, incluyendo aquella definida como derecho de vía y la señalización. El Reglamento General de esta Ley determinará su clasificación de acuerdo a su tipología, diseño, funcionalidad, dominio y uso”. (el énfasis añadido).
- El artículo 8 menciona: “Se entiende por red vial cantonal urbana, cuya competencia está a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados municipales o metropolitanos, al conjunto de vías que conforman la zona urbana del cantón, la cabecera parroquial rural y aquellas vías que, de conformidad con cada planificación municipal, estén ubicadas en zonas de expansión urbana. Dado que la conectividad y movilidad es de carácter estratégico, cuando una vía de la red vial nacional, regional o provincial atraviese una zona urbana, la jurisdicción y competencia sobre el eje vial, pertenecerá al gobierno central, regional o provincial, según el caso”.
- El artículo 10 indica: “Son componentes funcionales y operativos aquellas estructuras adheridas a las vías terrestres, destinadas a ordenar y mejorar la fluidez del transporte terrestre que contribuyen a un mejor servicio público de vialidad, tales como: puentes, intercambiadores, facilitadores de tránsito, estaciones de peaje y pesaje de vehículos, estaciones de inspección, estacionamientos para emergencias, centros logísticos y señalización acorde a las normas dictadas para el efecto. Forman parte integrante de la infraestructura vial: los senderos laterales para peatones y animales, los taludes, las cunetas o zanjas de desagües, terraplenes, puentes, obras de

*arte de cualquier género, habitaciones para guarda puentes, camineros y otros requerimientos análogos permanentes. Asimismo, se considerará que forman parte de la infraestructura vial, para los efectos de esta Ley, los terrenos necesarios para depósito de maquinarias o materiales, habitaciones de trabajadores, campamentos y otros requerimientos análogos transitorios”. (el énfasis añadido).*

- El artículo 17 dispone: “*Son deberes y atribuciones de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, provinciales y municipales, en el ámbito de su competencia: 1. Elaborar e implementar el Plan Sectorial de Infraestructura del Transporte Terrestre Cantonal, Provincial o Regional y el Plan Estratégico de Movilidad Cantonal, Provincial o Regional de su respectiva circunscripción territorial, el mismo que será un insumo de su Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. 2. Administrar la red vial de su jurisdicción realizando las acciones de planificación, diseño, construcción, rehabilitación, señalización, conservación, mantenimiento, operación y financiamiento, considerando el mínimo impacto ambiental. 3. Incorporar al sistema nacional vial, la información que incluya a toda la red vial de su jurisdicción en coordinación con el ministerio rector”.* (el énfasis añadido).
- El artículo 32 menciona: “*Se considera parte de las vías terrestres definidas en la presente ley, la señalización vertical, horizontal y temporal, así como los implementos y equipamientos necesarios para la seguridad vial integral. Tanto la señalización horizontal como la vertical en la infraestructura del transporte terrestre deberá cumplir con los criterios técnicos y estándares internacionales y el reglamento técnico sobre la materia, emitido por la autoridad competente sobre normalización en el Ecuador. Todo daño, sustracción, uso inadecuado o indebido del equipamiento de señalización vial, deberá ser sancionado conforme lo previsto por el Código Orgánico Integral Penal y dará derecho a la indemnización que corresponda por efecto de los daños causados”.* (el énfasis añadido).

## **REGLAMENTO LEY SISTEMA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE**

- El artículo 4 dispone: “*Son las estructuras de diferentes tipos construidas para la movilidad terrestre de los vehículos, ciclistas, peatones y semovientes, y, constituyen un esencial medio de comunicación que une regiones, provincias, cantones y parroquias de la República del Ecuador, cuya forma constitutiva contiene la plataforma de circulación que comprende todas las facilidades necesarias para garantizar la adecuada circulación, incluyendo aquella definida como derecho de vía. () f.- Urbanas.- Son el conjunto de vías que conforman la zona urbana del cantón, la cabecera parroquial rural y aquellas vías que, de conformidad con cada planificación municipal, estén ubicadas en zonas de expansión urbana ()”.*
- El artículo 8 referente a componentes funcionales y operativos menciona: “*Son aquellas estructuras adheridas a las vías terrestres, destinadas a ordenar, mejorar la fluidez y seguridad vial del transporte terrestre, que contribuyan a un mejor servicio público de vialidad, tales como: puentes, intercambiadores, facilitadores de tránsito, estaciones de peaje y pesaje de*

vehículos, estaciones de inspección, estacionamientos para emergencias, y señalización acorde a las normas dictadas para el efecto. ()”.

- El artículo 56 determina que: *“El Gobierno Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ámbito de su competencia, tienen la obligación de mantener la infraestructura vial del transporte terrestre, la señalización y los otros dispositivos de control y seguridad vial, que estuvieren a su cargo, dando cumplimiento a las políticas emitidas por el ministerio rector.”*

## **CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

- El Concejo Metropolitano crea la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, con el objeto de **diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar** “la infraestructura de vías y espacio público”, “la infraestructura para movilidad”, “la infraestructura del sistema de transporte terrestre”, “espacio público destinado a estacionamientos”; y las actividades “en el ámbito de la movilidad y ejecución de obras públicas”. Arts. 186 y 187 del Capítulo II de la Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, publicada en el Registro Oficial Edición especial No. 1615, de 14 de julio de 2021.
- El artículo 187 referente al patrimonio de la empresa, menciona: *“Constituyen el patrimonio de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas los bienes muebles e inmuebles, tangibles e intangibles, de su propiedad y los que adquiera a futuro a cualquier título. Constituye, además, el patrimonio de la empresa pública metropolitana, aquel de la Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas que se extingue por efectos de la creación de la primera, de conformidad con la Ley Orgánica de Empresas Públicas.”*
- Son **componentes del espacio público 1) Elementos constitutivos y, 2) Elementos complementarios.** Dentro de los primeros se encuentran, los sistemas de circulación peatonal y vehicular, constituidos por los componentes de los perfiles viales tales como derechos de vía, zonas de mobiliario urbano y **señalización**; y dentro de los segundos, el mobiliario urbano de organización, como es el caso de los semáforos y la señalización, de acuerdo al numeral i. del literal a. y numeral iv. del literal b. del Art. 3536 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

## **ANÁLISIS:**

1. Es deber y responsabilidad de los ecuatorianos y de los servidores públicos en particular acatar y cumplir la Constitución la ley y las decisiones legítimas de autoridad competente; promover el bien común, anteponer el interés común al interés particular; asumir las funciones públicas como servicio a la colectividad y rendir cuentas a la sociedad y a la autoridad de acuerdo a la ley, ejercer la profesión y oficio con sujeción a la ética conforme lo dispuesto en el artículo 83 numerales 1, 7, 11 de la Constitución de la República del Ecuador.

2. La actuación administrativa se somete a la Constitución a los instrumentos internacionales, a la ley, a los principios, y a la jurisprudencia aplicable, de acuerdo al principio de juridicidad previsto en el artículo 14 del Código Orgánico Administrativo.
3. Las entidades del sector público deben emitir sus actos conforme los principios de juridicidad e igualdad y no podrán realizar interpretaciones arbitrarias, la decisión debe estar motivada, según el principio de interdicción de la Arbitrariedad y Principio de Racionalidad, previstos en los artículos 18 y 23 *ibídem*.
4. El art. 226 de la Constitución de la República del Ecuador, reconoce el principio de juridicidad para las actuaciones de la administración pública, por lo tanto, se infiere que en derecho público y quienes están sujetos a este solamente pueden actuar conforme a las atribuciones y competencias que la Constitución y la Ley establezcan. Este principio, también conocido como de habilitación legal previa, establece que en derecho público sólo se puede hacer aquello que está expresamente previsto en la Ley.
5. El régimen de competencias se encuentra desarrollado en los Arts. 260 y 269 de la Constitución, en los que se prevén las competencias exclusivas de los distintos niveles de gobierno y se especifica que estas nos excluyen el ejercicio concurrente de la gestión de prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre ellos.
6. En relación con la competencia para la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre tanto el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito como y la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas dentro del territorio del Distrito Metropolitano de Quito tiene fuente constitucional y legal, específica y distinta pero complementaria con la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre.
7. Es **competencia exclusiva** de los gobiernos municipales, entre otras la ***“planificar, construir y mantener la vialidad urbana”*** y ***“planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley”***. Arts. 264 numerales 3, 7 y 266 de la Constitución de la República del Ecuador. Arts. 55 literales c), f) y g), 85, 129 del COOTAD.
8. El Concejo Metropolitano en base a sus atribuciones crea la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, con el objeto de **diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar “la infraestructura de vías y espacio público”, “la infraestructura para movilidad”**, “la infraestructura del sistema de transporte terrestre”, “espacio público destinado a estacionamientos”; y las actividades “en el ámbito de la movilidad y ejecución de obras públicas”. Arts. 186 y 187 del Capítulo II de la Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, publicada en el Registro Oficial Edición especial No. 1615, de 14 de julio de 2021.

9. De la norma ibídem antes mencionada, la EPMMOP **actúa sobre el sistema de semaforización en el ámbito de la obra**: Construcción, instalación y mantenimiento, por medio de la construcción y dotación de la infraestructura pertinente.
10. La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, EPMMOP, tiene como parte de su misión, desarrollar y gestionar la infraestructura para la movilidad y el espacio público, con altos parámetros de calidad, eficiencia, eficacia y responsabilidad. Entre otras funciones, tiene encomendado proponer políticas generales, planificar, gestionar, coordinar, administrar, regular, ejecutar y fiscalizar **todo lo relacionado con el sistema de movilidad y la ejecución de obras públicas del Distrito Metropolitano de Quito**.
11. **Las vías son las estructuras de diferentes tipos construidas para la movilidad terrestre** de los vehículos, ciclistas, peatones y semovientes y constituyen un esencial medio de comunicación que une regiones, provincias, cantones y parroquias, cuya forma constitutiva **contiene la plataforma de circulación que comprende todas las facilidades necesarias para garantizar la adecuada circulación**. Arts. 3 de la LOSNIVTT y 4 de su Reglamento general.
12. Son **componentes funcionales y operativos aquellas estructuras adheridas a las vías terrestres, destinadas a ordenar y mejorar la fluidez del transporte terrestre** que contribuyen a un mejor servicio público de vialidad, **tales como**: puentes, intercambiadores, facilitadores de tránsito, estaciones de peaje y pesaje de vehículos, estaciones de inspección, estacionamientos para emergencias, centros logísticos y **señalización** acorde a las normas dictadas para el efecto. Art. 10 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre y 8 de su Reglamento General.
13. Los **parámetros para adherir un componente funcional y operativo de la vía**, son: 1. Estudio técnico que determine si este componente contribuye a ordenar y mejorar la fluidez y seguridad vial del transporte; 2. Estudios de ingeniería; y, 3. Estudios socio - ambientales. Art. 9 del Reglamento de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre.
14. **Son parte de las vías terrestres, la señalización vertical, horizontal y temporal**, entre las que consta la semaforización, así como los implementos y equipamientos necesarios para la seguridad vial integral. Tanto la señalización horizontal como la vertical en la infraestructura del transporte terrestre deberá cumplir con los criterios técnicos y estándares internacionales y el reglamento técnico sobre la materia, emitido por la autoridad competente sobre normalización en el Ecuador, conforme al Art. 32 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre. Norma INEN - Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 004:2012 parte 5 Señalización Vial. Parte 5. Semaforización. Art. 3536 numeral 2 literal b, sub-numeral iv del Código Municipal.

15. La Norma INEN - Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 004:2011 Señalización Vial. Parte 1. Señalización Vertical. Numeral **“3.1.10 Dispositivo de control de tránsito. Es cualquier señal horizontal o vertical semáforo u otro elemento instalado por una autoridad pública que tiene jurisdicción, con el propósito de regular, prevenir o guiar a los usuarios viales.”**”
16. Son **componentes del espacio público 1) Elementos constitutivos y, 2) Elementos complementarios.** Dentro de los primeros se encuentran, los sistemas de circulación peatonal y vehicular, constituidos por los componentes de los perfiles viales tales como derechos de vía, zonas de mobiliario urbano y **señalización**; y dentro de los segundos, el mobiliario urbano de organización, como es el caso de los semáforos y la señalización, de acuerdo al numeral i. del literal a. y numeral iv. del literal b. del Art. 3536 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.
17. La EPMMOP es la encargada de Gestionar la Administración, Operación y Mantenimiento del Sistema Centralizado y Adaptativo de SemafORIZACIÓN, con las siguientes actividades:
- Como parte de la infraestructura prevista para alojar al sistema semafórico, la EPMMOP construyó el edificio del Centro de Gestión de la Movilidad, inaugurándolo en el año 2014, en el predio ubicado en la intersección de la avenida Dr. José Fernández Salvador y calle Luis Larrea, frente al parque Inglés, con las adecuaciones específicas de un centro de monitoreo y gestión de la movilidad.
  - Realiza el mantenimiento preventivo y correctivo tanto de intersecciones semaforizadas centralizadas como de intersecciones aisladas; contando para esto con personal técnico calificado y capacitado, con las herramientas requeridas para dar soluciones integrales y la logística adecuada, ya sea en ámbito eléctrico-electrónico como de obra civil.
  - Realiza estudios de factibilidad para la implementación de nuevas intersecciones.
  - Realiza estudios de movilidad.
  - Implementación de nuevas intersecciones por pedidos de la comunidad o reformas geométricas.
  - Instalar y reparar elementos de seguridad vial tipo guardavías, con el equipo operativo.
  - Monitoreo y optimización de los parámetros y variables de tránsito de intersecciones; considerando que:
    - Al ser el Hipercentro del DMQ alargado, el mayor flujo vehicular se presenta en las vías longitudinales, que no son muchas; sin embargo, también existe un volumen significativo de vehículos en las vías transversales.
    - La capacidad vial de las calles y avenidas de la ciudad, por el constante crecimiento del parque automotor, cada vez es más reducida; al punto que ciertas intersecciones en horas pico están



saturadas y requieren de soluciones viales integrales que involucren el cambio de la geometría vial.

- A pesar de que los parámetros de funcionamiento de las intersecciones pueden ser programados, según los volúmenes de tránsito presentes en los accesos a las intersecciones, el comportamiento del tránsito es dinámico y cada momento, hora y día es cambiante, dado que hay muchos factores que influyen en el mismo: accidentes, marchas, eventos programados y/o no programados, factores climáticos, etc.
- Por lo indicado, desde la sala de control de semaforización, se atiende permanentemente las 24 horas del día, los 365 días del año, de forma global a todos los actores viales en cada intersección conforme la jerarquía de la movilidad dispuesta en el Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, para peatones, ciclistas, transporte público, vehículos en general; tanto para las vías longitudinales como las transversales.
- La gestión del tránsito en pro de una movilidad fluida en el DMQ, se la realiza siempre con la colaboración del personal de la AMT, con el control en campo respecto al uso apropiado de las vías, para lo cual se mantiene una comunicación directa con su personal operativo de la central de radio presente en el CGM; y se lo seguirá haciendo con el mismo espíritu de trabajo por un objetivo común.
- Cuando el personal de la central de radio de la AMT reporta alguna incidencia de tránsito que afecte el flujo normal de vehículos en una intersección, nuestro personal realiza una evaluación del incidente, no solo en la intersección solicitada sino en toda la zona circundante, a fin de determinar: si es factible intervenir con el sistema, en cuyo caso se gestionan los tiempos de ciclo fases y desfase hasta regular flujo normal en la intersección, siempre y cuando no se vean afectadas intersecciones aledañas; o, alertar al personal de AMT para que se realice mayor control del uso de la vía (estacionamiento no autorizados, tiempos excesivo de parada de buses, etc.). Durante todos estos eventos se mantiene constante comunicación con el personal de la AMT.

## **ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DEL SISTEMA DE SEMAFORIZACIÓN (CENTRO DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD).**

Para la Administración y operación del Sistema de Semaforización, la EPMMOP a través de la Gerencia de Operaciones de la Movilidad, Dirección de Semaforización opera dentro del Centro de Gestión de la Movilidad, que permite el monitoreo en tiempo real de las 705 intersecciones semaforizadas Centralizadas.

Los técnicos operadores del sistema monitorean y visualizan en tiempo real las incidencias que registran los reguladores de tránsito instalados en la vía pública; el funcionamiento de cada una de las intersecciones semaforizadas centralizadas, las alarmas en casos de fallas y desperfectos.

Opera el hardware y Software de tránsito “OPTIMUS” que permite administrar las intersecciones semaforizadas centralizadas, el Centro de Gestión de la Movilidad, que cuenta con sistemas adicionales que permite monitorar la movilidad tales como:

- Sistema del Circuito Cerrado de Televisión (CCTV)
- Sistema de Aspa Flechas
- Sistema de Paneles de Mensajes Variable (PMV)
- Sistema de cámaras de Video Detección (CVD)
- Sistema de Prioridad de Transporte Público.

## **MANTENIMIENTO DE INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS**

La EPMMOP ejecuta la obra civil, instalación, implementación y configuración de las intersecciones semaforizadas a través de sus equipos de operativos y de los operadores del sistema de centralizado adaptativo de semaforización.

La Direccion de Semaforización realiza el mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas semafóricos y tecnológicos instalados en las intersecciones semaforizadas en el DMQ tales como:

- Mantenimiento de 705 Intersecciones del sistema centralizado de semaforización
- Mantenimiento de 311 intersecciones semaforizadas aisladas.
- Mantenimiento de 185 cámaras de CCTV.
- Mantenimiento de 1511 cámaras de CVD
- Mantenimiento de 14 paneles de mensajes variables.
- Mantenimiento de 28 dispositivos aspa – flechas.
- Levantamiento de derribos semafóricos.
- Instalación de semáforos por derribos.
- Instalación de nuevas intersecciones semaforizadas.

## **INGENIERÍA DE TRÁNSITO, ESTUDIOS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD**

La Dirección de Semaforización cuenta con personal de LOEP, debidamente calificado y capacitado para realizar múltiples actividades para atender los diferentes pedidos, tales como:

- Estudios de factibilidad para la implementación de nuevas intersecciones.
- Realizar estudios de movilidad.
- Optimizaciones al sistema de semaforización.
- Estudio para una mejor accesibilidad y seguridad para el vehículo y peatón
- Diseños semafóricos para reformas geométricas.
- Estudios pedidos de la Comunidad.
- Estudios de tránsito para implementar rompevelocidades.

- Modelaciones de tránsito.
  - Que permite reproducir situaciones actuales de movilidad o propuestas para mejorar las condiciones de tráfico.
  - Que permite vincular tanto la parte vial con elementos controladores y facilitadores de tránsito, que permite programar y optimizar el mantenimiento vial, y nuevos proyectos que mejoren la capacidad vial; optimizando tiempo, recursos y mejorar la atención ciudadana, de manera coordinada con las gerencias de la EPMMOP.
  - Modelaciones para realización de medidas de mitigaciones de tránsito y reformas viales.

## **OBRAS CIVILES**

La EPMMOP actúa sobre el sistema de semaforización en el ámbito de la obra: Construcción, instalación y mantenimiento, por medio de la construcción y dotación de la infraestructura pertinente, en este sentido, tiene su área de ejecución de obras civiles, que permiten tener en adecuadas condiciones las instalaciones de intersecciones semaforizadas, entre las principales actividades están:

- Reformas geométricas para la optimización de la circulación en base a la medición de la intensidad de flujo vehicular.
  - Construcción de basamentos para reguladores, báculos y columnas.
  - Realización de cajas de revisión de las intersecciones semaforizadas.
  - Reparaciones de ducterías en aceras y calzada, basamentos, cajas de revisión en las intersecciones.
  - Obras civiles para instalación de nuevas intersecciones.
  - Obras civiles para reparación de derribos semafóricos.
  - Construcción de rampas para cruce seguros de peatones.
  - Implementación y mantenimiento de guardavías.
18. Para la implementación de un nuevo sistema semafórico, reformas geométricas que requiera semáforos, es necesario la construcción obras civiles tales como: Canalización de ductería de 4 ductos, 2 ductos y 1 ducto de 4 pulgadas 110 mm, basamentos de regulador, báculo, columnas vehiculares, columnas peatonales, columnas de cámara de video supervisión y cajas de revisión; siendo necesario la intervención de otras Gerencias de la EPMMOP para la construcción del soterramiento de la intersección; por lo tanto, es necesario que Semaforización se mantenga en la EPMMOP, con la finalidad de dar atención oportuna a los requerimientos de la ciudadanía en general, toda vez que esa es la razón de ser.
19. Debido a su experiencia constructiva la EPMMOP es la encargada de diseño, provisión, construcción, implementación puesta en funcionamiento y optimización de los sistemas tecnológicos instalados tales como: Sistemas de Semaforización, Sistema del Circuito Cerrado de Televisión (CCTV),

Sistema de Aspa Flechas, Sistema de Paneles de Mensajes Variable (PMV), Sistema de cámaras de Video Detección (CVD) y Sistema de Prioridad de Transporte Público.

20. Del ordenamiento jurídico y técnico se verifica que los sistemas semafóricos y los sistemas tecnológicos forman parte de la infraestructura vial, que en su conjunto garantizan la movilidad oportuna y con seguridad, que es el objeto de creación de la EPMMOP.
21. Mediante Resolución No. A 0006 de abril 22 de 2013 el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, expidió la resolución administrativa de creación de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dotada de plena autonomía administrativa, financiera y funcional, **que ejerce las potestades de controlar el transporte terrestre comercial**, cuenta propia y particular, así como, el tránsito y la seguridad vial del Distrito y demás facultades contempladas en la referida resolución; no obstante, el Concejo Metropolitano crea la EPMMOP para **diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar** “la infraestructura de vías y espacio público”, “la infraestructura para movilidad”, “la infraestructura del sistema de transporte terrestre”, “espacio público destinado a estacionamientos”; y las actividades “en el ámbito de la movilidad y ejecución de obras públicas”.
22. El Proyecto de Ordenanza busca trasladar una atribución ejercida por la EPMMOP a la AMT, estableciendo una excepcionalidad en el ejercicio del objeto de la mencionada empresa en relación con la semaforización, sin considerar como se mencionó en párrafos anteriores incluye intervención **de obra para la construcción, implementación y mantenimiento**, lo cual no es atribución de la AMT, considerando que la EPMMOP actúa desde el ámbito de la infraestructura vial.
23. El ordenamiento jurídico invocado, delimita atribuciones dando a cada órgano de la Administración un conjunto de funciones que determinan su ámbito de actividad y establecen su ámbito de competencia. Entonces, la competencia administrativa de un órgano es su esfera de responsabilidad y, como tal, tiene el deber de ejercerla, de manera que sólo pueden ser dictados por el órgano que tenga competencia para ello, siendo irrenunciable por ese órgano que la tenga atribuida como propia, salvo en supuestos previstos en la Ley.
24. De lo hasta aquí expresado, los legisladores, deberían revisar la pertinencia y afectación que este traspaso de competencias ocasionaría en el DMQ.

## CONCLUSIÓN:

Por las consideraciones expuestas, la EPMMOP, jurídica y técnicamente considera que la propuesta de ordenanza de transferencia del sistema de semaforización del Distrito Metropolitano de Quito, parte de la competencia de infraestructura vial, objeto de creación de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, no es procedente, más aún cuando la señalización de las vías en general,

responde a la jerarquía de movilidad con seguridad, pues como hemos mencionado dentro del análisis respectivo esta empresa actúa dentro de la ejecución de la obra, y la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial-AMT, le corresponde el control del tránsito y del transporte terrestre, con sujeción a la política emanada por la Secretaría de Movilidad, como ente rector en el DMQ.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Elaborado por: Ing. Patricio Méndez G.  
Coordinador de Procesos 1

Elaborado por: Abg. Karla Arrieta A.  
Coordinador de Procesos 1

Elaborado por: Ing. Jorge Jácome  
Ejecutor de Procesos 2

Revisado por: Ing. Erick Rodríguez G.  
Director de Semaforización (E)

Aprobado por: Arq. Cecibel López C.  
Gerente de Operaciones de La Movilidad (E)