



## **ORDENANZA Nro.**

### **EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:**

La planificación de políticas públicas, programas, planes y proyectos constituye un elemento esencial para la gestión pública de largo plazo de manera que las acciones, efectos y resultados trasciendan a las personas o autoridades y se enfoquen en implementar alternativas que beneficien a los ciudadanos de forma sostenida.

La gestión pública moderna no puede dejar de incorporar los principios que la actualidad exige a las ciudades, para implementar las mejores prácticas que prioricen el bienestar de los ciudadanos, la seguridad vial, la conservación ambiental, la movilidad digna, los medios alternativos de transporte.

En este contexto, el Plan Maestro de Movilidad Sostenible tiene por objeto definir políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad de la ciudad y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad sostenible, segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente eficiente para el Distrito Metropolitano de Quito.

La demanda de transporte ha ido en aumento en Quito debido al crecimiento de la población y la dispersión en el crecimiento urbano. El efecto combinado de estas tendencias es un aumento en la frecuencia y duración de los viajes, ratificada además porque gran parte de la concentración urbana de Quito se encuentra en un valle largo y estrecho que se extiende de sur a norte, con la población de menores ingresos, concentrada en los extremos y en otras franjas periféricas del área metropolitana.

Actualmente, casi tres millones de personas viven en el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ), la población de la zona urbana crece un 1,7 por ciento al año; y, la de las zonas suburbanas un 4,2 por ciento, lo que hace que los viajes suburbanos de mayor distancia hayan representado casi un tercio de los viajes en MDMQ para el año 2020.

Este fenómeno tiene efectos colaterales que no siempre son positivos, tales como asentamientos informales concentrados en áreas de riesgo; demandas sociales insatisfechas asociadas a la provisión de servicios básicos y transporte público; alejamiento de las fuentes de producción de alimentos; costos ambientales por pérdida de cobertura vegetal y reservas de agua, entre otros.

La movilidad tiene un alto impacto en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, así, la rutina diaria de la gente en Quito se ve afectada por las condiciones del sistema de transporte. Las restricciones de accesibilidad aumentan los costos y los tiempos de desplazamiento (velocidad media de desplazamiento en la ciudad: 21,1 km/h), disminuyen la productividad urbana y aumentan los costos asociados a la congestión. La Encuesta CAF (ECAAF) 2016, muestra que los habitantes de la región pasan alrededor de 40 minutos moviéndose de casa al trabajo (ida).



## ORDENANZA Nro.

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Por otro lado, un uso desigual del espacio público significa que los vehículos privados mueven alrededor del 30% de la población ocupando el 70% del espacio público. Alrededor del 15,4% de los desplazamientos se realizan a pie y sólo el 0,3% utiliza la bicicleta como medio de transporte (Estrategia de Resiliencia 2016, PMDOT 2015-2025).

Aunque en Quito la gran mayoría de la población está movilizadada por el transporte público, caminata y en bicicleta (más del 70% de los viajes), el sistema de transporte sigue siendo ineficiente desde el punto de vista ambiental. El transporte público contribuye significativamente a las emisiones de gases de efecto invernadero (aproximadamente 3 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> equivalentes al año, según el informe PMDOT 2015-2025 publicado en 2011) y requiere una importante subvención a las tarifas del municipio. Adicionalmente, el nivel de insatisfacción con el transporte público es aproximadamente un 14% inferior a la media regional (CAF-RED 2017).

Para hacer frente a esta situación, en el 2009 MDMQ encargó estudios de planificación integral que recomendaban la creación de un Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITP) para toda la ciudad. En marzo de 2012, una ordenanza de la ciudad creó el SITP de Quito. El objetivo del SITP es proporcionar un servicio de transporte de alta calidad mediante la integración de sistemas de transporte masivo -basados en el ferrocarril y en el autobús- y permitiendo que los pasajeros se trasladen más fácilmente entre los diferentes tipos de servicio. El SITP contempla tres pilares: el sistema de metro de alta capacidad, actualmente próximo a su arranque de operaciones comerciales, que servirá como columna vertebral del sistema; el sistema de transporte masivo de capacidad media Metrobús-Q, actualmente operativo; y, los autobuses convencionales de tráfico mixto que complementan y sirven como alimentadores de los dos primeros componentes.

La Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ) es el mayor y más importante proyecto de inversión del MDMQ. El metro consiste en una línea de 23 km que se extiende a lo largo de un eje norte-sur desde El Labrador (ubicado en el extremo sur del aeropuerto Mariscal Sucre de Quito) hasta el Metrobús-Q y la terminal de transporte intermunicipal de autobuses de Quitumbe; y, contará con 15 estaciones, cinco de las cuales estarán físicamente integradas en la red Metrobús-Q BRT. El material rodante incluye 18 trenes (seis vagones, cuatro de los cuales serán de automoción) con una capacidad máxima de 1.270 pasajeros cada uno (6 pasajeros por metro cuadrado).

Este ejercicio de modernización, integración de sistemas, promoción de la calidad ambiental, planificación de largo plazo y mejora de las condiciones de infraestructura ha sido consolidado en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2022-2042, instrumento que alineado con la planificación general del Distrito Metropolitano plantea una (1) visión, cinco (5) metas, cinco (5) objetivos, diez (10) políticas y ocho (8) principios, treinta y tres (33) programas y ciento treinta y siete (137) proyectos orientados a tres principales líneas de acción: 1.- Rescate, fortalecimiento y *"up grade"* del transporte público, implementación del Sistema Integrado y *Mobility as a service*; 2.- Gestión de la demanda; y, 3.- Promoción de modos de movilidad activa, DOMS (Desarrollos orientados a la movilidad sostenible) y



## ORDENANZA Nro.

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

mejoramiento del espacio público que, conforme lo previsto, deben ejecutarse a corto plazo (5 años), mediano plazo (10 años) y largo plazo (20 años).

El Plan Maestro de Movilidad Sostenible consta de un (1) documento central, nueve (9) planes y dos (2) documentos complementarios que se enfocan en: el transporte no motorizado y alternativo; la movilidad compartida; el desarrollo y mantenimiento de infraestructura de la movilidad; el transporte público; los vehículos comerciales de pasajeros y de cuenta propia; el transporte comercial de carga; la gestión de tráfico; la seguridad vial; y, la gestión de la demanda

El Distrito Metropolitano de Quito dispone así de una herramienta que integra la sostenibilidad a la movilidad, con lo cual la pirámide invertida de la movilidad toma el protagonismo que una ciudad como Quito requiere, adoptando las directrices de este plan maestro de movilidad sostenible 2022-2042, cuya visión es: *“En el 2042, el Distrito Metropolitano de Quito será un referente en Latinoamérica de movilidad sostenible, segura, eficiente, resiliente y de calidad con enfoque diferencial, articulando el paisaje de valles, volcanes, patrimonio natural y construido, y que contribuya con los compromisos globales asociados con el cambio climático”*.

Finalmente, es importante remarcar también que el Plan Maestro de Movilidad Sostenible, guarda sintonía y se fundamenta también con lo desarrollado en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2021-2033, en sus acápite 2.9.1.4. y 2.9.1.4.1.



## ORDENANZA Nro.

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

#### CONSIDERANDO:

- Que,** el artículo 14 de la Constitución de la República (Constitución), reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay* y declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados;
- Que,** el artículo 31 de la Constitución señala que: *“Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía”;*
- Que,** el artículo 66 numeral 25 de la Constitución reconoce el derecho a acceder a servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características;
- Que,** los numerales 26 y 27 del artículo 66 de la Constitución establecen que el derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental y garantiza el derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza;
- Que,** el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: *“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 le 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”;*
- Que,** el artículo 227 *ibídem*, detalla 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, planificación, transparencia y evaluación.”;*
- Que,** el artículo 238 de la Constitución de la República del Ecuador establece que: *“Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y sé regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional. Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales.”;*



## ORDENANZA Nro.

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

- Que,** el artículo 240 de la Constitución señala que: *“Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias”;*
- Que,** el artículo 254 de la Constitución de la República del Ecuador establece que: *“Cada distrito metropolitano autónomo tendrá un concejo elegido por votación popular. La alcaldesa o alcalde metropolitano será su máxima autoridad administrativa y presidirá el concejo con voto dirimente. Los distritos metropolitanos autónomos establecerán regímenes que permitan su funcionamiento descentralizado o desconcentrado”;*
- Que,** el artículo 264 numerales 1, 2, 3 y 6 de la Constitución de la República del Ecuador establece como una de las competencias exclusivas de los gobiernos municipales: *“1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural; 2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón; 3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. (...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal;*
- Que,** el artículo 266 de la Constitución de la República del Ecuador establece que: *“Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias (...)”;*
- Que,** el artículo 275 ibídem, determina: *“El régimen de desarrollo es el conjunto organizado, sostenible y dinámico de los sistemas económicos, políticos, socio-culturales y ambientales, que garantizan la realización del buen vivir, del sumak kawsay. (...) El Estado planificará el desarrollo del país para garantizar el ejercicio de los derechos, la consecución de los objetivos del régimen de desarrollo y los principios consagrados en la Constitución. La planificación propiciará la equidad social y territorial, promoverá la concertación, y será participativa, descentralizada, desconcentrada y transparente. (...) El buen vivir requerirá que las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades gocen efectivamente de sus derechos, y ejerzan responsabilidades en el marco de la interculturalidad, del respeto a sus diversidades, y de la convivencia armónica con la naturaleza.”;*
- Que,** en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 303 de 19 de octubre de 2010 se publicó el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), cuyo artículo 1 señala: *“Ámbito. - Este Código establece la organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio: el régimen de los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados y los regímenes especiales, con el fin de garantizar su autonomía política, administrativa y financiera. Además, desarrolla un modelo de descentralización obligatoria y progresiva a través del*



## ORDENANZA Nro.

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

*sistema nacional de competencias, la institucionalidad responsable de su administración, las fuentes de financiamiento y la definición de políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios en el desarrollo territorial”;*

- Que,** el artículo 5 ibídem, determina: *“La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la Constitución de la República del Ecuador comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Esta autonomía se ejercerá de manera responsable y solidaria (...)”;*
- Que** el artículo 7 del COOTAD determina que para el pleno ejercicio de las competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir los Distritos Metropolitanos, se reconoce a los concejos metropolitanos, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial;
- Que,** el artículo 54 ibídem, detalla que: *“(...) Los gobiernos autónomos descentralizados municipales son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera. Estarán integrados por las funciones de participación ciudadana; legislación y fiscalización; y, ejecutiva previstas en este Código, para el ejercicio de las funciones y competencias que le corresponden. (...)”;*
- Que** el artículo 84 del COOTAD determina las funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano; entre otras: *“a) Promover el desarrollo sustentable de su circunscripción distrital metropolitana, para garantizar la realización del buen vivir a través de la implementación de políticas públicas metropolitanas, en el marco de sus competencias constitucionales y legales; (...) c) Establecer el régimen de uso del suelo y urbanístico para lo cual determinará las condiciones de urbanización, parcelación, lotización, división o cualquier otra forma de fraccionamiento de conformidad con la planificación metropolitana, asegurando porcentajes para zonas verdes y áreas comunales; (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio; (...)”;*
- Que,** el artículo 87 ibídem, determina que: *“(...) Al concejo metropolitano le corresponde: a) Ejercer la facultad normativa en materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones. (...)”;*
- Que** el artículo 116 del COOTAD respecto a la regulación señala que, es la capacidad de emitir la normatividad necesaria para el adecuado cumplimiento de la política pública y la prestación de los servicios, con el fin de dirigir, orientar o modificar la conducta de los administrados;





## ORDENANZA Nro.

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

- Que,** el artículo 130 ibídem, señala que: *“(...) El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma: (...) 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. (...) Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código. (...)”;*
- Que,** el artículo 322 del COOTAD, establece que: *“(...) Los consejos regionales y provinciales y los concejos metropolitanos y municipales aprobarán ordenanzas regionales, provinciales, metropolitanas y municipales, respectivamente, con el voto conforme de la mayoría de sus miembros. Los proyectos de ordenanzas, según corresponda a cada nivel de gobierno, deberán referirse a una sola materia y serán presentados con la exposición de motivos, el articulado que se proponga y la expresión clara de los artículos que se deroguen o reformen con la nueva ordenanza. Los proyectos que no reúnan estos requisitos no serán tramitados. El proyecto de ordenanza será sometido a dos debates para su aprobación, realizados en días distintos (...)”;*
- Que,** el artículo 12 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, señala: *“La planificación del desarrollo y el ordenamiento territorial es competencia de los gobiernos autónomos descentralizados en sus territorios. Se ejercerá a través de sus planes propios y demás instrumentos, en articulación y coordinación con los diferentes niveles de gobierno, en el ámbito del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa”;*
- Que** el número 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, en adelante LORDMQ, establece: *“Además de las contempladas en la Ley de Régimen Municipal, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá las finalidades siguientes: (...) 2) Planificará, regulará y coordinará todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias. Sus decisiones se enmarcarán en las políticas nacionales que determine, de acuerdo con sus atribuciones, el Consejo Nacional de Tránsito. La ejecución de las regulaciones, que sobre transporte público y privado adopte el Concejo Metropolitano tanto será controlada por la Política Nacional, a través de sus organismos especializados, que conservará para este efecto las atribuciones contenidas en leyes especiales. Las disposiciones de este numeral no modifican las normas legales y reglamentarias que garantizan ingresos a la Policía Nacional, quien continuará percibiéndolos como lo ha hecho hasta ahora; (...)”;*
- Que** el numeral 2 del artículo 8 de la LORDMQ, establece, en relación a las competencias del Concejo Metropolitano lo siguiente: *“(...) 2) Aprobar el plan de desarrollo metropolitano y establecer, mediante Ordenanza y con competencia exclusiva y*



## ORDENANZA Nro.

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

*privativa dentro del Distrito, normas generales para la regulación del uso y aprovechamiento del suelo, así como para la prevención y el control de la contaminación ambiental”;*

**Que** el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en adelante 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,** el artículo 3A ibídem, detalla que: *“(...) El Estado garantizará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente el medio y la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes y servicios, con los límites establecidos por la autoridad competente. (...) Para el establecimiento de la política pública en la materia, se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. (...) Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos del presupuesto, en el siguiente orden:*

- 1. Peatones, especialmente las personas pertenecientes a grupos de atención prioritaria;*
- 2. Biciusuarios y usuarios de vehículos de tracción humana;*
- 3. Servicio de transporte público de pasajeros;*
- 4. Servicio de transporte comercial y de carga; y,*
- 5. Transporte particular.”;*

**Que,** el artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), determina entre las atribuciones de los Distritos Metropolitanos: *“Atribuciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar. (...)”;*

**Que,** las letras c), h), k) y v) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus competencias: *“(...) 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*





## ORDENANZA Nro.

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

*masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; (...) h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector; (...) k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales (...) v) Expedir las ordenanzas necesarias que permitan planificar, regular, gestionar y controlar la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, de acuerdo con su modelo de gestión previo informe favorable de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (...);*

**Que,** el artículo 47 de la LOTTTSV, determina que: *“(...) El transporte terrestre de personas animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas (...);”*

**Que,** los literales a), b), c) y d) del artículo 54 de la LOTTTSV, señala que: *“(...) la prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos: a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, niñas y niños; b) La eficiencia en la prestación del servicio; c) La protección ambiental; d) La prevalencia del interés general por sobre el particular (...);”*

**Que,** el artículo 55 de la LOTTTSV determina que: *“(...) El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación (...);”*

**Que,** el artículo 65 de la LOTTTSV señala que: *“(...) El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intrarregional, interprovincial e internacional (...);”* en armonía con lo dispuesto en el artículo 66 ibídem, que define al servicio de transporte público intracantonal, como aquel que opera dentro de los límites cantonales y por ende le corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;

**Que,** el literal a) del artículo 75 de la LOTTTSV señala que: *“(...) Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda: a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, para el ámbito intracantonal (...);”*



## ORDENANZA Nro.

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

- Que,** el artículo 36 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, en adelante LOOTUGS, señala que: *“Los planes maestros sectoriales tienen como objetivo detallar, desarrollar y/o implementar las políticas, programas y/o proyectos públicos de carácter sectorial sobre el territorio cantonal o distrital. Guardarán concordancia con los planes sectoriales del Ejecutivo con incidencia en el territorio y con las determinaciones del plan de desarrollo y ordenamiento territorial municipal o metropolitano. La iniciativa para la elaboración de estos planes puede provenir de la administración metropolitana o municipal competente o del órgano rector de la política competente por razón de la materia”;*
- Que,** el artículo 37 de LOOTUGS dispone: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos podrán generar otros instrumentos de planeamiento urbanístico que sean necesarios en función de sus características territoriales, siempre que estos no se contrapongan con lo establecido en la normativa nacional vigente. Los otros instrumentos de planeamiento urbanístico no podrán modificar contenidos del componente estructurante del plan de uso y gestión de suelo”;*
- Que,** el artículo 38 de LOOTUGS prevé que: *“Los planes urbanísticos complementarios serán aprobados por el órgano legislativo del Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano, de conformidad con la ordenanza que se expida para el efecto, la que, al menos, garantizará la participación ciudadana y una fase de consultas con otros niveles de gobierno”;*
- Que,** el Concejo Metropolitano de Quito en ejercicio de las atribuciones contenidas en los artículos 240 y 264 de la Constitución de la República del Ecuador; artículos 87 letra a), 130 y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, el artículo 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito expidió el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito (Código Municipal);
- Que,** el artículo 67.49 del código Municipal, establece que: *“Las ordenanzas son actos normativos expedidos por el CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, con efectos jurídicos en los ciudadanos que viven o transitan por la circunscripción territorial del Distrito Metropolitano de Quito, en temas que revisten interés general y cuya aplicación es de carácter obligatorio”;*
- Que,** el artículo 2281 del Código Municipal señala que: *“Para el ejercicio de la planificación complementaria en el Distrito Metropolitano de Quito se establecen las siguientes tipologías de planes urbanísticos complementarios: (...) a. Plan Maestro Sectorial (...) De ser necesario el cambio de tipología de un plan urbanístico complementario definido en el Plan de Uso y Gestión del Suelo, será justificado en el diagnóstico del plan urbanístico complementario y deberá acogerse al procedimiento, alcance y contenidos del mismo”;*



## ORDENANZA Nro.

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

- Que,** el artículo 2288 del Código Municipal señala que: *“Los planes urbanísticos complementarios deberán ser aprobados por el Concejo Metropolitano mediante ordenanza”;*
- Que,** el artículo 2290 del Código Municipal señala que: *“A través de instancias municipales y ciudadanas, se difundirá el desarrollo de los planes urbanísticos complementarios. Una vez sancionada la ordenanza del plan y sus contenidos técnicos, se garantizará el acceso a los datos públicos mediante la plataforma de gobierno abierto”;*
- Que,** el artículo 2292 del Código Municipal determina que: *“El plan maestro sectorial es el plan urbanístico complementario cuyo objetivo es ordenar, desarrollar y/o implementar las políticas, programas y proyectos públicos de carácter sectorial y establecerá la inversión pública territorial relativa a infraestructura y equipamiento sectorial, tales como transporte y movilidad, mantenimiento del dominio hídrico público, agua potable y saneamiento, equipamientos sociales, gestión de riesgos del desastre, sistemas de áreas verdes, áreas comunitarias, áreas comunitarias y de espacio público, entre otros. Guardarán concordancia con los planes sectoriales del gobierno central, de otros niveles de gobierno, de otras instituciones y órganos metropolitanos, y con las determinaciones del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial”;*
- Que,** el artículo 2293 del Código Municipal señala que: *“El plan maestro sectorial se podrá desarrollar en suelo urbano y rural sobre la circunscripción territorial del Distrito Metropolitano de Quito y no podrá modificar el componente estructurante del Plan de Uso y Gestión del Suelo, ni el aprovechamiento urbanístico establecido en el mismo y en los planes parciales”;*
- Que,** el artículo 30 del Reglamento a la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (RLOOTUGS) señala que: *“Los planes urbanísticos complementarios establecidos en el artículo 31 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, son instrumentos que permiten aclarar el componente estructurante del Plan de Uso y Gestión del Suelo. Los planes complementarios serán aprobados mediante ordenanza del Concejo Municipal o Metropolitano”;*
- Que,** el artículo 34 del RLOOTUGS prevé que: *“Los planes maestros sectoriales establecerán la política y la inversión pública territorial relativa a infraestructura y equipamiento sectorial, tales como transporte y movilidad, mantenimiento del dominio hídrico público, agua potable y saneamiento, equipamientos sociales, sistemas de áreas verdes y de espacio público y estructuras patrimoniales. Estos planes deberán articularse con las determinaciones del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, el Plan de Uso y Gestión del Suelo en todos los casos y a la política sectorial nacional cuando corresponda y guardarán concordancia con la planificación de programas y proyectos del plan de desarrollo y ordenamiento territorial, de acuerdo a lo establecido en la Ley”;*



## ORDENANZA Nro.

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

- Que,** el Plan Maestro de Movilidad 2009- 2025 lo aprobó el Concejo Metropolitano de Quito, en sesión de 8 de abril del 2009;
- Que,** la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, es una dependencia pública Municipal, creada mediante Resolución No. 0002, de fecha 06 de agosto de 2009, que forma parte de la estructura del orgánico funcional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, ratificado mediante Resolución No. A0010 de 31 de marzo de 2011; y en tal condición se constituye en el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros en el DMQ, a cuyo cargo se encuentra la rectoría y planificación de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito;
- Que,** el 07 de febrero de 2022, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito-EPMMQ y el Consorcio APCA CYM & GCA, suscribieron el Contrato Nro. EC-EPM METRO QUITO-112684-CS-QCBS para la elaboración del PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, dicho instrumento contenía como tarea II el Diseño del Plan Maestro de Movilidad Sostenible, documento que fue concluido;
- Que,** mediante memorando Nro. SM-2023-0222 de 09 de junio de 2023, el Secretario de Movilidad, Ing. Alex Pérez, remitió al señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, Soc. Christian Pabel Muñoz López el PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO;
- Que,** con Informe Técnico Nro. IT-SM-DMPPM-0115-2023 de 10 de agosto de 2023, la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad, concluyó: *“La consultoría “Plan Maestro de Movilidad Sostenible” ha sido desarrollada, analizada, revisada y debidamente socializada con las Entidades Municipales, Academia, Representantes de la sociedad civil, Autoridades Municipales, Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano, y ciudadanía. En este sentido, este instrumento de planificación requiere que se realicen los actos administrativos permanentes para su aprobación, difusión y continua retroalimentación para que esta sea un producto en continuo desarrollo. Al ser un plan que involucra diversos actores, se requiere mantener unidades especializadas en las entidades del sector movilidad para su correcta implementación e interpretación para que se convierta en un tema transversal de gestión.”;*
- Que,** con memorando Nro. SM-AJ-2023-0829 de 16 de agosto de 2023, el Asesor Jurídico de la Secretaría de Movilidad, concluyó: *“(…) Con base a los antecedentes expuestos y base legal presentada; la Asesoría Jurídica considera pertinente continuar con el trámite determinado para la aprobación del Plan Maestro de Movilidad 2022-2042, para lo cual, la Secretaría de Movilidad, en cumplimiento de la normativa legal vigente y de sus competencias, presentará el presente criterio jurídico e informe técnico Nro. IT-SM-DMPPM-0115-2023 de 10 de agosto de 2023, al Alcalde Metropolitano para su correspondiente tratamiento y aprobación”;*



## ORDENANZA Nro.

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

- Que,** con la Resolución Nro. STHV-2023-071 de 03 de octubre de 2023, el Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda emitió lineamientos para la formulación y presentación de planes urbanísticos complementarios relativos a los planes maestros sectoriales del Distrito Metropolitano de Quito;
- Que,** con la Resolución Nro. CMP-GADDMQ No. 001-2023 de 18 de octubre de 2023, el Consejo Metropolitano de Planificación del Distrito Metropolitano de Quito resolvió en su artículo único: *“Dar por conocido el “PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE”; y, recomendar su envío al Concejo Metropolitano para su conocimiento y aprobación”;*
- Que,** en el punto IV de la Sesión Ordinaria Nro. 019 de la Asamblea del Distrito Metropolitano de Quito, efectuada el día martes 24 de octubre de 2023, esté órgano consultivo conformado por actores sociales y representantes de otros niveles de gobierno, conoció y resolvió respecto al Plan Maestro de Movilidad Sostenible presentado por parte de la Secretaría de Movilidad de este Distrito Metropolitano;
- Que,** con la Resolución del Pleno de la Asamblea del Distrito Metropolitano de Quito de 24 de octubre de 2023, este órgano consultivo resolvió: *“Artículo Único. - CONOCER como instancia de consulta, el contenido del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito -PMMS DMQ junto con sus doce planes que son complemento del mismo, documento que se incorpora y forma parte integrante de la presente resolución como Anexo 1”;*
- Que,** es necesario contar con un plan maestro de movilidad dentro del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito sostenible que responda a los hitos destacados en materia de movilidad en el inmediato plazo como la entrada en operación de la Línea 1 del Metro, las tareas paralelas relacionadas con la esperada integración física y tarifaria de los modos de transporte público y la natural evolución de los liderazgos políticos; y,

En ejercicio de las atribuciones contenidas en el artículo 240 y los numerales 1, 2, 3 y 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador; artículos 87 letra a), 130 y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; el artículo 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; el artículo 38 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo; y, el artículo 2288 del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito.

#### EXPIDE LA SIGUIENTE:

#### **ORDENANZA METROPOLITANA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DOCE PLANES**

**Artículo 1.-** Aprobar el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042) junto con sus doce planes que son complemento de este



## ORDENANZA Nro.

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

documento que se incorporan y forman parte integrante de la presente ordenanza como Anexo 1.

**Artículo 2.-** Encargar la ejecución, monitoreo y supervisión del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042) junto con sus doce planes que son complemento, a la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y sus entidades adscritas.

#### DISPOSICIONES GENERALES

**PRIMERA.** - Encárguese a la Secretaría responsable de la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, la publicación y difusión del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042), en la página web de esta entidad, en cumplimiento de lo previsto en lo que determina la normativa legal vigente y aplicable.

**SEGUNDA.** - Encárguese a la Secretaría responsable de la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito efectuar los cambios, reformas y correcciones en caso de ser necesarias en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ, así como sus doce planes que son complemento con la finalidad de adaptarlo a cada etapa e implementarlo en la circunscripción territorial.

En cuanto a las metas y objetivos establecidos en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ en caso de que se requiera algún tipo de modificación, estas deberán efectuarse a través del procedimiento legalmente establecido.

**TERCERA.** - Encárguese a la Secretaría responsable de la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito la coordinación interinstitucional necesaria para la ejecución del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito - PMMS DMQ, así como de sus doce planes complementarios y la posterior evaluación de la implementación del mismo.

**CUARTA** – Encárguese a la Secretaría General del Concejo Metropolitano la notificación de la presente Ordenanza en los medios de difusión institucional y su notificación a todos los miembros del Concejo Metropolitano, así como a los demás órganos y entidades del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito.

#### DISPOSICIÓN TRANSITORIA

**ÚNICA.-** Encárguese a la Secretaría responsable de la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito que, conjuntamente con las demás entidades que integran el sector, en el término de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de la vigencia de esta ordenanza, realice las acciones necesarias para alinear los programas y proyectos que integran el Plan Anual y el Plan Plurianual de Inversión al Plan Metropolitano de Movilidad Sostenible 2023 –





**ORDENANZA Nro.**

**EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

2042, información que será publicada en el Portal Institucional de Gobierno Abierto en formatos establecidos en la política de Gobierno Abierto.

**DISPOSICIÓN DEROGATORIA**

**ÚNICA.** - Deróguese el Plan de Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito correspondiente al periodo 2009 – 2025.

**DISPOSICIÓN FINAL**

**ÚNICA.** - Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dada, en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, a los ----- días del mes de ----- de dos mil veintitrés.