



**Daniela Chacón Arias**  
CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

*Norma  
- Incluir a sede  
del D. M. de Q.  
23-5-17*

Quito, 16 de enero del 2017  
Oficio No. 025-DCHA-DMQ-17

Licenciado  
Eddy Sánchez  
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**  
Presente.-

Desde el 16 al 19 de noviembre del 2016 se desarrolló el primer Modelo de Concejo Metropolitano Universitario (COMUN) en la ciudad Quito, donde 115 jóvenes de 5 universidades participaron en debates de iniciativas legislativas locales, exponiendo sus puntos de vista y tomando decisiones para la ciudad.

Dentro del proceso de discusión de las iniciativas presentadas por los participantes existió un proyecto normativo que fue aprobado denominado **"ORDENANZA METROPOLITANA PARA REPOTENCIAR LA EFICIENCIA DE TRANSPORTE MASIVO Y SU ORGANIZACIÓN LOGÍSTICA A TRAVÉS DEL IMPACTO EN EL PROCESO DE DECISIÓN DEL USUARIO"**.

En este sentido le solicito se sirva incorporar dentro de la próxima sesión de la Comisión de Movilidad, recibir en COMISIÓN GENERAL al señor Andrés Jordán para que pueda presentar la iniciativa y sea considerada por los miembros de la Comisión.

Ante el déficit de participación de jóvenes quiteños en las políticas públicas y decisiones que inciden directamente en su calidad de vida, es necesario impulsar iniciativas que inviten a jóvenes a involucrarse activamente en el quehacer de la ciudad.

Adjunto a la presente sírvase encontrar la iniciativa propuesta, para que se ponga en conocimiento de los miembros de la Comisión.

Por la atención recibida le anticipo mis sentimientos de aprecio y estima.

Atentamente,

Daniela Chacón Arias  
CONCEJAL DEL DISTRITO  
METROPOLITANO DE QUITO

DCHA/aaa/rmz

<b>SECRETARÍA CONCEJALÍA</b>	RECIBIDO: <i>Haroldo Ruiz</i>
	FECHA: <i>19/01/2017</i>
	HORA: <i>16.41.10</i>
	FIRMA: <i>[Firma]</i>
<b>EDDY SÁNCHEZ CUENCA CONCEJAL</b>	<b>QUITO</b> SEALDU



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0001

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1

2 El Distrito Metropolitano de Quito al ser la capital del país, y una de las ciudades más  
3 grandes del mismo por su número de un millón sesenta y un habitantes, se constituye  
4 como uno de los principales ejes económicos, sociales y culturales. Esto acarrea una  
5 demanda de transporte de carácter público, como lo reflejan las estadísticas de  
6 movilidad expedidas por la Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros de  
7 Quito<sup>1</sup>.

8 Según esta entidad Metropolitana, la velocidad general en las horas pico de la ciudad  
9 puede llegar a bordear los 10km/h cuando una velocidad comercial adecuada sería de  
10 entre 16 y 17 km/h. Lo cual genera una disconformidad latente en los usuarios, esto se  
11 da a partir de los tiempos excesivos de viaje y las longitudes de ruta, que se aproximan a  
12 las dos horas (entre ida y vuelta) y a una longitud media de 30km.

13 La cantidad de usuarios de transporte público en nuestra ciudad, rodea el 73%, teniendo  
14 como un ejemplo los biarticulados del trolebús, que pueden llegar hasta 180,000  
15 personas diarias, con un transporte de 22.000 personas por hora y sentido. Esto refleja  
16 una ineficiencia actual de la capacidad de transporte, si comparamos con el modelo de  
17 Bogotá, en el cual se ha podido alcanzar los 32.000 pasajeros por hora y sentido.

18 Al hablar de los usuarios, encuestas han revelado lo siguientes porcentajes de la  
19 población del Distrito Metropolitano de Quito (de ahora en adelante abreviado como  
20 DMQ), en lo que respecta a nivel de instrucción la mayor parte de la población tiene  
21 instrucción secundaria (43%), seguida de instrucción superior a nivel de pregrado  
22 (35%), lo que implica, que la población encuestada en el DMQ tiene un nivel de  
23 educación medio.<sup>2</sup>

24 Para el año 2010 la demanda de movilidad, en la Ciudad de Quito, fue de 28.000  
25 pasajeros por hora y por sentido, mientras que para el año 2030<sup>3</sup> se prevé un flujo de

---

<sup>1</sup> En el mes de Mayo, se transportaron 4 394 619 pasajeros tan solo en el Corredor Central Trolebús.

<sup>2</sup> Quito, Empresa Pública Metropolitana Metro de. «Primera Línea de Metro Quito.» Información Adicional al respecto de Aspectos Ambientales y Sociales. 2013. (Quito, 2013)

<sup>3</sup> Quito, Empresa Pública Metropolitana Metro de. «Primera Línea de Metro Quito.» Información Adicional al respecto de Aspectos Ambientales y Sociales. 2013. (Quito, 2013)



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0001

26 48.000 pasajeros por sentido, sin embargo, es evidente que el sistema de transporte  
27 articulados con carriles exclusivos sería incapaz de soportar esta cantidad de usuarios.

28 Con una afluencia significativa de usuarios, un problema latente es la delincuencia en  
29 las diferentes estaciones y dentro de los mismos autobuses, no obstante, y en  
30 cooperación con la Policía Metropolitana el Distrito Metropolitano de Quito pudo  
31 constar una reducción del 59.6 % de casos de robo o asalto en relación a los meses de  
32 diciembre del 2014 a diciembre del 2015<sup>4</sup>. Esto evidencia una gestión exitosa ya puesta  
33 en marcha por el mismo Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y facilita la  
34 operación de una propuesta de innovación tecnológica segura para el usuario.

35 Además, enmarcados en el contexto de la remodelación de 44 paradas del Corredor  
36 Central Trolebús<sup>5</sup>, con tecnologías de internet inalámbrico, y nueva infraestructura y la  
37 ampliación de paradas del Corredor Ecovia hasta Guamaní buscando el beneficio de  
38 250000 usuarios.<sup>6</sup> Es necesario hacer un uso eficiente de los datos<sup>7</sup> y la infraestructura  
39 ya disponibles del transporte público<sup>8</sup> SATR ( Sistema de Autobus de Tránsito Rápido)  
40 administrado por la Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito y  
41 presentarlos de manera clara e interactiva con los usuarios de estas troncales,  
42 enfocándonos en el hecho de que si se utiliza de manera eficiente datos e infraestructura  
43 tecnológica, la experiencia y conducta del usuario reducirá los índices de demora en los  
44 recorridos, la acumulación de personas por metro cuadrado y la inclusión de los sectores  
45 de la tercera edad, discapacitados, embarazadas y mujeres con niños en brazos en el  
46 transporte público diario.

47 Concluyendo, ante la problemática anteriormente expuesta, y en cuanto a que sus  
48 funciones son la promoción del desarrollo y la garantía del buen vivir, el Municipio del  
49 Distrito Metropolitano de Quito, no puede quedarse de brazos cruzados; Por tanto, se  
50 hace necesario, crear un mecanismo que facilite el acceso de información, a los  
51 usuarios, en cuanto a parámetros como: afluencia de personas a las estaciones de

<sup>4</sup> Empresa Pública Metropolitana de Quito, Rendición de Cuentas 2015, Tabla 1, Gerencia de Operaciones, 2015.

<sup>5</sup> De acuerdo a cifras disponibles en el portal de la EPMTQP se ha destinado aproximadamente \$ 104000 para la instalación de la nueva infraestructura y su tecnología.

<sup>6</sup> Ampliación del Corredor Sur Oriental – Ecovia, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, Comunicación Social, Junio 2016.

<sup>7</sup> Datos de: horarios, frecuencias, capacidad, velocidad estimada, demanda, oferta y estaciones.

<sup>8</sup> Máquinas de control de pago, Internet inalámbrico, Pantallas LCD.



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0001

52 transporte público biarticulado, tiempos de llegada y disponibilidad de las unidades, en  
53 consonante uso con la infraestructura y las inversiones ya realizadas por parte del  
54 Municipio Metropolitano de Quito.

55

56

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

57

#### CONSIDERANDO

58 **Que,** la Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 1, reconoce a los  
59 Gobiernos Autónomos Descentralizados como parte de la estructura del Estado  
60 al determinar que: *“El Ecuador es un Estado constitucional de derechos (...). Se*  
61 *organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada (...).”*

62 **Que,** El artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador establece que:  
63 *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados de las regiones, distritos*  
64 *metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el*  
65 *ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. (...).”*

66 **Que,** la Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 264, numeral 6  
67 establece que los gobiernos municipales tendrán como competencias exclusivas:  
68 *“planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su*  
69 *territorio cantonal”.*

70 **Que,** Art. 54 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y  
71 Descentralización, en su primer inciso contempla como función del Distrito  
72 Metropolitano de Quito: *“Promover el desarrollo sustentable de su*  
73 *circunscripción territorial cantonal, para garantizar la realización del buen*  
74 *vivir a través de la implementación de políticas públicas cantonales, en el marco*  
75 *de sus competencias constitucionales y legales.”*

76 **Que,** El literal f) artículo 55 del Código Orgánico del Organización Territorial,  
77 Autonomía y Descentralización, dispone a los Gobiernos autónomos  
78 descentralizados municipales: *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el*  
79 *transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal”,* como competencias  
80 exclusivas, en concordancia con el Artículo 266 de la Constitución, literal q) del  
81 artículo 84 y 85 del propio Código Orgánico de Organización Territorial,  
82 autonomía y Descentralización.



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0001

83 Que, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización,  
84 en su artículo 56, establece que *“los concejos municipales y metropolitanos son*  
85 *los órganos encargados de la legislación y fiscalización de los Gobiernos*  
86 *Autónomos Descentralizados municipales o metropolitanos.”*

87 Que, según el artículo 58 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía  
88 y Descentralización, son atribuciones de los concejales y concejalas  
89 *“a)Intervenir con voz y voto en las sesiones y deliberaciones del consejo*  
90 *municipal, b)Presentar proyectos de ordenanzas cantonales en el ámbito de*  
91 *ordenanza del gobierno autónomo, descentralizado municipal, c)Intervenir en el*  
92 *consejo cantonal de planificación y en las comisiones, delegaciones y*  
93 *representaciones que designe el consejo municipal, d)Fiscalizar las acciones del*  
94 *ejecutivo cantonal de acuerdo con este Código y la ley”.*

95 Que, el Art. 54 de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial,  
96 en sus literales *b* y *d*, establece la atención de aspectos como: *“la eficiencia en la*  
97 *prestación del servicio”* y *“la prevalencia del interés general por sobre el*  
98 *particular”.*

99 Que, es deber del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, implementar  
100 mecanismos de optimización para el servicio de transporte público y acceso de  
101 información a los usuarios del mismo.

102 Que, la utilización de medios electrónicos, por parte de la población, es cada vez  
103 mayor y significa un mecanismo viable para el acceso a la información.

104

105 En ejercicio de las atribuciones legales establecidas en los artículos 7, 57, literal a) y 87  
106 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y  
107 Descentralización; y 8 de la Ley Orgánica del Régimen para el Distrito Metropolitano  
108 de Quito,

109

110

### EXPIDE LA SIGUIENTE:

111 **ORDENANZA METROPOLITANA PARA REPOTENCIAR LA EFICIENCIA**  
112 **DE TRANSPORTE MASIVO Y SU ORGANIZACIÓN LOGÍSTICA A TRAVES**  
113 **DEL IMPACTO EN EL PROCESO DE DECISIÓN DEL USUARIO.**

114 **Artículo 1.- Objeto.** - Compilar, organizar, y presentar los datos de la  
115 plataforma disponible actualmente en la Empresa Metropolitana de Transporte de



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0001

116 Pasajeros de Quito, a través de una nueva plataforma de modalidad pública que tomará  
117 el nombre de "TransQurreUIO". Además, crear, implementar y promocionar el uso de  
118 una aplicación móvil llamada "TransQ" que presente estos datos de manera interactiva a  
119 los usuarios de transporte articulado, conjunto a una optimización de los recursos  
120 tecnológicos ya implementados por la Empresa Metropolitana Pública de Transporte de  
121 Pasajeros de Quito.

### 122 CAPÍTULO 1

#### 123 DE LA PLATAFORMA TRANSQURREUIO

124 **Artículo 2.- Definición.** – Se entenderá como a la plataforma TransQurreUIO  
125 como una nueva plataforma virtual en la cual se recopila, resume y presenta datos de  
126 manera cuantitativa de y cualitativa: horarios, frecuencias, estatus de la unidad,  
127 capacidad disponible, condición del tráfico y ubicación de las unidades, por medio de la  
128 disponibilidad de datos de la Empresa Publica Metropolitana de transporte de Pasajeros  
129 de Quito (EPMTPQ).

130 **Artículo 3.- Ámbito de Aplicación.** – Dentro del Distrito Metropolitano de  
131 Quito, en las troncales controladas por la Empresa Metropolitana de Transporte de  
132 Pasajeros de Quito. En concordancia, con el Código Municipal para el Distrito  
133 Metropolitano de Quito, artículo 2, sección novena nos muestra que esta entidad es la  
134 encargada de operar, administrar, brindar asesoría técnica.

135 **Artículo 4. – Entidad Rectora.** - Esto será realizado y gestionado por la  
136 Empresa Publica Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EMPTQ).  
137 Pudiendo, si se requiere, gozar de la asesoría técnica de la Secretaria de Movilidad. La  
138 Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito estará en la  
139 capacidad de llamar a concurso nacional e internacional para encontrar al perfecto  
140 desarrollador del proyecto, en coordinación con las autoridades competentes para su  
141 desarrollo, prueba, puesta en marcha y posteriores actualizaciones.

142 **Artículo 4. – Finalidad.** - Mejorar proceso informativo de movilidad pública en  
143 base a la disposición de una base de datos que facilite el proceso de administración del  
144 transporte, facilitar la socialización a la información de transporte al usuario, mejorar  
145 los tiempos de recorrido cada troncal.



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0001

146

147

### CAPÍTULO 2

148

#### DE LA APLICACIÓN "TRANSQ"

149

**Artículo 5.- Definición.** - La aplicación "TransQ" es de carácter público descargable, en versión móvil de acceso gratuito y disponible para todos los ciudadanos con acceso a una tienda virtual móvil. La misma presenta los datos existentes en la plataforma "TransQurreUIO" de manera interactiva y clara al usuario del transporte público de las troncales comprendidas por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

154

155

**Artículo 6.-Ámbito de Aplicación.** - La aplicación TransQ estará disponible para su descarga en todo el territorio ecuatoriano, no obstante, su uso es exclusivo dentro del Distrito Metropolitano de Quito al momento de necesitar embarcarse en una de las troncales bajo la rectoría de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

156

157

158

159

160

**Artículo 7.- Entidad Rectora:** La facultad de promoción e implementación de esta aplicación se designará a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

161

162

163

**Artículo 8.- Competencias.** - Tendrá la Empresa Pública de Transporte de Pasajeros de Quito las competencias de regular el desarrollo, operación, prueba e implementación de la aplicación móvil en el Distrito Metropolitano de Quito. Puede, para este fin, disponer de alianzas de carácter público privado, siempre y cuando sea de manera transparente y no exceda el presupuesto referido en el Artículo 2 de la presente Ordenanza.

164

165

166

167

168

169

**Artículo 9. - Finalidad.** - Informar acerca de la localidad y la afluencia de personas en la que se encuentran los articulados a tiempo actual. Evitar que los usuarios tengan inconvenientes o malestar al momento de movilizarse por la ciudad por las troncales de la EPMTQP. Reducir la saturación de las paradas, tiempo de espera, tiempo destinado a llegar a transporte público y número de personas por metro cuadrado en las unidades.

170

171

172

173

174



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0001

175

### CAPÍTULO 3

176

#### DE LA OPTIMIZACIÓN DEL USO DE LA TECNOLOGÍA DISPONIBLE.

177

178

179

180

181

182

183

184

**Artículo 10.- Definición.** – Se entenderá como optimización del uso de la tecnología disponible, al proceso de utilizar de manera eficiente los dispositivos tecnológicos implementados en las paradas actuales como son: máquinas de control de pago, internet inalámbrico y pantalla de televisión LCD. Esto mediante la socialización de los datos previamente obtenidos sobre la llegada de las unidades a las troncales de la EPMTPO en las pantallas disponibles, el uso obligatorio de las máquinas de pago en todas las estaciones, y el acceso directo a través de la red inalámbrica de internet a los datos de las unidades.

185

186

187

Dentro de las paradas y terminales en las que no estén instalados los dispositivos en cuestión, se procederá a hacerlo como parte de la efectivización de lo planteado en la presente ordenanza.

188

189

190

**Artículo 13.- Entidad Rectora.** – La puesta en marcha de la optimización del uso de la tecnología disponible se designará a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

191

192

193

194

**Artículo 14.- Finalidad.** – La optimización del uso de la tecnología disponible estará destinada para que todos los individuos del Distrito Metropolitano de Quito, los cuales hacen uso de los transportes troncales públicos, puedan tener un mejor y más fácil servicio dentro de las estaciones de estas unidades. Tiene como objeto:

195

196

197

198

199

1. Transmitir en pantallas LCD ubicadas en las diferentes estaciones de estos transportes articulados y biarticulados públicos,
2. Transmitir el tiempo estimado de llegada de las unidades móviles, la línea a la que corresponden, el conductor responsable de esa unidad y la afluencia de esta misma.

200

201

202

**Artículo 15.- Seguridad** Con miras en aumentar la seguridad y organización durante el empleo de las medidas establecidas por la presente ordenanza, se contará con el apoyo de la Policía Metropolitana de Quito.

203





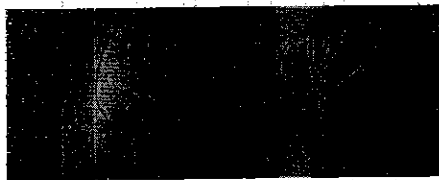
**ORDENANZA METROPOLITANA No. 0001**

**DISPOSICIÓN TRANSITORIA**

204

205 **PRIMERA.-** El presupuesto de la presente ordenanza se proporcionará por la Empresa  
206 Publica Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, que previo a un estudio  
207 técnico podrá a consideración del Concejo Metropolitano mediante informe para seu  
208 posterior aprobación y ejecución en el plazo de un año

209



210

211 Señorita Camila Posso Ibagón  
212 **SECRETARIA DEL EJE DE TERRITORIALIDAD DEL DISTRITO**  
213 **METROPOLITANO DE QUITO**

214

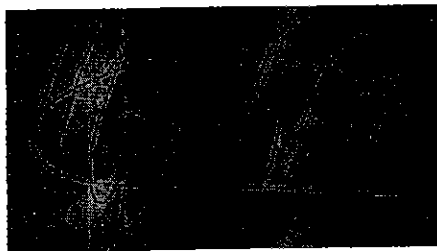
215 **VICE ALCALDIA DEL DISTRITO METROPOLITANO.-** Distrito Metropolitano  
216 de Quito,

217

**EJECUTESE:**

218

219



220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

**CERTIFICO,** que la presente ordenanza fue sancionada por el Sr. Mario Gallegos Cevallos Vice Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito el, 18 de Noviembre del 2016.- Distrito Metropolitano de Quito 18 de Noviembre del 2016



230



**ORDENANZA METROPOLITANA No. 0001**

231  
232  
233  
234  
235

Señor Mario Gallegos Cevallos  
**VICE ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO EJE DE  
TERRITORIALIDAD**