

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A raíz del crecimiento de la población y su asentamiento en las afueras de la ciudad y la periferia, durante años se ha evidenciado la demanda de transporte para poder atravesar de manera más rápida la ciudad hacia las diferentes parroquias del cantón, sin necesidad de circular por el hipercentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Parte de la demanda está siendo satisfecha por transporte regulado por la Secretaría de Movilidad, pero la creciente demanda refleja la existencia de una oferta que al momento no se encuentra regularizada por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

La Ordenanza Metropolitana No. 194 de 13 de marzo de 2012 que establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros e indica su forma de administración y organización, señala, en su artículo 11 que, en el marco del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano y en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito, y los restantes Participantes del Sistema, le corresponde a la Secretaría responsable de la Movilidad la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte público de Pasajeros, así como la formulación y expedición de los instrumentos de planificación operativa aplicables al mismo.

En ejercicio de dichas facultades, el estudio técnico realizado por la Secretaría de Movilidad determina longitudes de recorridos, tiempos de viaje, flota, capacidad de pasajeros, horarios de operación y pasajeros totales transportados en los sectores de influencia del corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la Parroquia de Calderón. En cuanto a la partición modal, el porcentaje de los usuarios que hacen uso del transporte formal pertenece al 56%, menor al porcentaje de los usuarios que hacen uso del transporte informal que representa un 71%.

Por una parte, de acuerdo a los datos obtenidos, existe una demanda de transporte público a lo largo de la Avenida Simón Bolívar que al momento está siendo atendida tanto por operadoras legalmente registradas en la Secretaría de Movilidad, como por operadoras informales y personas particulares, estableciéndose como necesidad la implementación del servicio de transporte público mediante la creación de al menos tres líneas (Carapungo - Quitumbe, Carapungo - Cumbayá, Quitumbe - Cumbayá), con las cuales se atienden a diferentes barrios involucrados. Para cubrir la demanda y los orígenes y destinos revelados, se requiere de una flota operativa total de al menos 113 buses de 35 pasajeros de capacidad; o, proporcionar el servicio con al menos 73 buses tipo.

Por otro lado, de acuerdo a los datos recopilados, existe una demanda de transporte público interna en la Parroquia de Calderón que al momento está siendo atendida tanto por operadoras legalmente registradas en la Secretaría de Movilidad, como por asociaciones de hecho informales y personas naturales. Los moradores de los diversos sectores y barrios de Calderón cuentan con el servicio de los subsistemas de transporte público Integrado, Convencional y Rural, que actualmente son insuficientes para cubrir la demanda de usuarios, por lo que se estima conveniente la creación de al menos tres rutas: Carapungo – San José de Morán – Luz y Vida; Carapungo – San José de Morán – Pomasqui y; Carapungo – Calderón – Jardines de Babilonia.

Así, el servicio de transporte público por esta importante arteria, al formar parte del Sistema Integrado de Transporte (SIT) del DMQ, debe guardar absoluta correspondencia con los lineamientos ya definidos por el mismo, basando su definición en la búsqueda de:

- Ampliar y mejorar la cobertura de los servicios de transporte público de la zona periférica oriental de la ciudad.
- Mejorar las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial a lo largo del recorrido de la vía.
- Mejorar la calidad de vida de los habitantes de Quito, a través de la optimización del servicio de transporte, haciendo de éste un sistema cómodo, seguro y confiable para los usuarios.
- Contribuir de manera efectiva en el Plan de Mejoramiento de la Calidad del Aire para Quito y preservar de esa manera la salud de los residentes en los sectores aledaños al proyecto, mediante la reducción de emisiones contaminantes derivadas de la actual operación de transporte público.
- Mejorar la eficiencia de la operación del sistema de transporte, a través de la implementación de tablas operacionales de acuerdo a la demanda, definición de sitios de parada, control de velocidades mínimas y máximas (por las características propias de la vía).
- Reducción de los costos operacionales y el aprovechamiento de economías de escala en la operación del servicio.
- Desarrollo de la infraestructura necesaria acorde con el nivel de servicio demandado, la regeneración de los espacios públicos vinculados, la preservación de la seguridad ciudadana, y de la seguridad vial.

Por lo expuesto, el Municipio de Quito ha considerado importante la formalización de los servicios de transporte público que operan en el corredor avenida Simón Bolívar, y su área de influencia, así como en los sectores internos de la Parroquia de Calderón, servicios que actualmente están siendo provistos por operadoras formales y personas naturales que

trabajan sin un título habilitante otorgado en las condiciones que la Ley prevé, situación originada, entre otros, por la vigencia de regulaciones metropolitanas que prohíben la incorporación de nuevas unidades de transporte público y la conformación de nuevas operadoras para esta modalidad el servicio. Por ello es impostergable priorizar la intervención del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en la regularización de estos servicios, conforme el estudio técnico presentado por la Secretaría de Movilidad, para lo cual se debe modificar la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 08 de enero de 2008, que permita la regularización y creación de nuevos servicios.

**PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA PARA EL PROCESO DE
REGULARIZACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE
TRANSPORTE PÚBLICO INTRACANTONAL EN EL CORREDOR AVENIDA
SIMÓN BOLÍVAR Y EN LOS SECTORES INTERNOS DE LA PARROQUIA DE
CALDERÓN DEL DISTRITO METROPLITANO DE QUITO**

ORDENANZA METROPOLITANA No. XX

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los informes No. ICXX-2016 del mismo año, expedidos por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, en su numeral 3 determina que los gobiernos municipales tendrán competencia exclusiva para *“planificar, construir y mantener la viabilidad urbana;”*

Que, el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución señala además como competencia exclusiva de los gobiernos municipales el de *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”*;

Que, el artículo 266 de la Constitución 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.*

En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales.”;

Que, el artículo 394 de la Constitución señala: *“El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.”;*

Que, el artículo 54 literal f) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) establece como funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal, entre otras la de *“Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley en dicho marco, prestar los*

servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiaridad, participación y equidad (...)”

Que, el literal f) del artículo 55, y, el literal q) del artículo 84 del COOTAD establecen que los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos tendrán la competencia exclusiva de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;

Que, el artículo 130 del COOTAD referente al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte señala en su inciso segundo que 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;

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece en sus artículos 2 y 3 que la referida ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad. 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 7 de la LOTTTSV señala que las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de las personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial;

Que, la LOTTTSV en su artículo 30.4 señala que: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando 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;

Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e intercantonales de tránsito y transporte.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción”;

Que, el artículo 30.5 ibídem establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán competencias, entre otras, las siguientes:

“a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal; (...)

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 masivo, en el ámbito Intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;

c) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;

Que, el artículo 53 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, (LOTTTSV), prohíbe toda forma de monopolio y oligopolio en el servicio de transporte público;

Que, el artículo 61 de la LOTTTSV determina que el Servicio de Transporte Público comprende la operación intracantonal, interprovincial, intrarregional, e internacional;

Que, el artículo 65 de la LOTTTSV, señala que *“El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intraregional, intraprovincial 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, la Disposición Transitoria Octava de la LOTTTSV prescribe que: "*Los municipios que actualmente ejerzan competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones de la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial y Descentralización.*";

Que, el numeral 1 del artículo 60 del Reglamento a la LOTTTSV determina que el servicio de transporte Intracantonal es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales);

Que, el artículo 63 del Reglamento a la LOTTTSV establece la normativa a base de la cual los vehículos pueden prestar el servicio de transporte Intracantonal; y,

Que, el 26 de abril de 2012 el Consejo Nacional de Competencias emite por disposición constitucional la Resolución No. 006-CNC-2012 por la cual se resuelve que la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, son transferidos a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país;

Que, la mencionada Resolución en su artículo 14 señala que las facultades y atribuciones de rectoría local, planificación local, regulación local, control local y gestión, para mejorar la movilidad en las respectivas circunscripciones de los gobiernos autónomos descentralizados para mejorar la movilidad serán bajo el principio de unidad nacional;

Que, el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 003-CNC-2014 de 22 de septiembre de 2014, Aclaratoria de la Resolución No. 006-CNC-2014, dispone en el artículo 1: "*Se ratifica que la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue transferida de manera obligatoria y definitiva, contemplando modelos de gestión diferenciados y cronogramas de implementación, (...) por tanto, la competencia no puede ser devuelta ni rechazada por ningún gobierno autónomo descentralizado municipal*";

Que, el Concejo Metropolitano de Quito, en sesión de 08 de abril del 2009, aprobó el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito para el período 2009-2025, el cual se fundamenta en la los planes Quito Equinoccio 21 y Quito hacia el Bicentenario, y organiza su propuesta 3 en ejes de acción, entre los cuales

resalta la optimización y racionalización del uso del vehículo privado y la disminución de la demanda de viajes;

Que, la Visión Estratégica de la Movilidad para el DMQ para el 2015-2030, señala que la Municipalidad facilitará el desplazamiento eficiente y seguro de personas y mercancías de manera inteligente e innovadora y deberá elaborar políticas y programas que incentiven el desarrollo sostenible del transporte y el uso racional del vehículo particular; priorizando a los usuarios del transporte público colectivo;

Que, la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, Sustitutiva de la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Primero, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, regula, entre otros ámbitos, la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito.

Que, la Disposición General Décima Primera de la Ordenanza Metropolitana No. 247 dispone que el órgano competente municipal, por un plazo de 10 años contados a partir de la promulgación de la referida ordenanza, no receptorá solicitudes tendientes a obtener informes previos para la constituciones de compañías o cooperativas de transporte público terrestre que pretenda operar dentro de la zona urbana del Distrito Metropolitano de Quito; y, que en caso de inminente necesidad, será el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, quién dispondrá al órgano competente realice el estudio y los resultados del mismo serán presentados para su aprobación al Concejo Metropolitano de Quito;

Que, la Ordenanza Metropolitana No. 194 de 13 de marzo de 2012 establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros e indica su forma de administración y organización;

Que, conforme lo señala el artículo 3 de la citada Ordenanza Metropolitana No. 194, el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros es administrado, de manera centralizada por los órganos y entidades del Distrito Metropolitano de Quito, sin perjuicio de que, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros se emplee la modalidad de gestión delegada a personas jurídica de derecho privado; en concordancia con lo señalado en el numeral 2 del artículo 5 de la Ordenanza ibídem: *“En la planificación del servicio de transporte público de pasajeros, el Administrador o Administradora del Sistema seguirá el procedimiento previsto en este Título con el objeto de determinar el modo de gestión, directa o delegada, que se ha de dar a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.”*

Que, el artículo 11 de la Ordenanza Metropolitana No. 194 señala que en el marco del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano y en consulta con la máxima

autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito, y los restantes Participantes del Sistema, le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte público de Pasajeros, así como la formulación y expedición de los instrumentos de planificación operativa aplicables al mismo.

Que, el artículo 15 de la misma Ordenanza Metropolitana No. 194 determina que en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, le corresponde la prestación misma del servicio de transporte a Operadoras de transporte público de pasajeros, las mismas que actuarán con sujeción a los instrumentos de planificación, reglas de carácter operativo y técnicos, expedidas por el Administrador del Sistema y, en el caso que corresponda, de conformidad con sus respectivos contratos de operación.

Que, la Disposición General Segunda de la citada Ordenanza Metropolitana No. 194 dispone que: *“Para efectos de la renovación de contratos vigentes, o celebración de nuevos contratos de operación y, en general, para la concesión de cualquier mecanismo de subsidio, beneficio o prestación pública establecida para el transporte público de pasajeros, el Administrador o Administradora del Sistema, priorizará aquellas Operadoras que cuenten con los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros dentro de sus activos, como un mecanismo de estímulo a la organización empresarial.”*

Que, mediante informe técnico remitido por la Secretaría de Movilidad, en calidad de Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público, determina que *“De acuerdo a los datos obtenidos, existe una demanda de transporte público a lo largo de la Avenida Simón Bolívar y su área de influencia, así como los sectores internos de la Parroquia de Calderón, que al momento está siendo atendida tanto por operadoras legalmente registradas en la Secretaría de Movilidad, como por operadoras informales y personas particulares.”*

Que, con fecha... la Procuraduría del Distrito Metropolitano de Quito emite informe favorable...

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 8, numeral 1 y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículo 57, literal a), artículo 87, literal a) y artículo 322, del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

EXPIDE:

LA ORDENANZA METROPOLITANA MODIFICATORIA A LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 247, SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, PARA EL PROCESO DE REGULARIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO INTRACANTONAL EN EL CORREDOR AVENIDA SIMÓN BOLÍVAR Y EN LOS SECTORES INTERNOS DE LA PARROQUIA DE CALDERÓN, DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO;

Artículo 1.- Al final de la Disposición General Décima Primera de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008 y publicada en el Registro Oficial No. 295 de 14 de marzo del mismo año, agréguese el siguiente inciso: "*Se exceptúa además de esta disposición el servicio de transporte público Intracantonal, mientras se desarrolle y concluya el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón.*"

Artículo 2.- A continuación de la Disposición Transitoria Novena de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, agréguese la siguiente:

Décima: De la Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón:

CAPÍTULO I

NORMAS GENERALES DEL PROCESO

Art... (1).- Objeto.- El objeto de la presente Ordenanza es establecer el proceso para la regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, así como en su área de influencia, conforme el estudio técnico que forma parte integrante de la presente Ordenanza, en el plazo y condiciones establecidas en los siguientes artículos y en las normas técnicas que el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros determine para el efecto.

Art... (2).- Ámbito de aplicación.- Se sujetarán a las condiciones de la presente Ordenanza:

1. Las personas naturales que hayan venido prestando el Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, en al menos los últimos 5 años, en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, así como en su área de influencia, que no hayan obtenido aún el título habilitante correspondiente y que consten en el inventario realizado por el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público, quienes posteriormente

deberán conformarse como una Operadora de Transporte Público Intracantonal o en su defecto, adherirse a una debidamente constituida que preste el servicio en el corredor y parroquias determinadas, o en su área de influencia.

2. Las Operadoras de Transporte Terrestre Público Intracantonal, que prestan el servicio en el corredor y parroquias determinadas, o en su área de influencia, y que se encuentre en la capacidad técnica y operativa para satisfacer las necesidades de servicio establecidas en los instrumentos de planificación emitidos por el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público, para lo cual deberán observar los requisitos y procedimientos establecidos en la presente Ordenanza.

Art... (3).- Definición.- Para efectos de la presente Ordenanza, el Servicio de Transporte Público Intracantonal consiste en el traslado en forma colectiva y/o masiva de personas, dentro de los límites cantonales, haciendo uso del parque automotor debidamente autorizado y sujeto a una contraprestación económica, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales).

Art... (4).- Régimen de sujeción.- El Servicio de Transporte Público Intracantonal en el área urbana y en las parroquias rurales, establecidas en la presente Ordenanza, se sujetará a lo dispuesto en la normativa nacional y metropolitana vigente, incluida las disposiciones aquí contenidas, así como en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

Art... (5).- Objeto social exclusivo de la Operadoras.- Las Operadoras de Transporte Público Intracantonal del Distrito Metropolitano de Quito tendrán objeto social exclusivo para la prestación del servicio de transporte público en el ámbito Intracantonal, el mismo que se determinará de forma clara y expresa en su estatuto y en el respectivo Contrato de Operación a ser suscrito con el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

Art... (6).- Órgano competente.-

- 6.1. La Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en calidad de Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, será el Órgano competente para la suscripción de los Contratos de Operación correspondientes y el otorgamiento de las Habilitaciones Operacionales previstas en esta normativa;
- 6.2. La Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, conforme el estudio técnico que forma parte integrante de la presente Ordenanza, determinará el tamaño de la flota requerida para cubrir la demanda del Servicio

de Transporte Público Intracantonal, en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, así como en su área de influencia, en función de los índices operacionales que se establezcan; y,

- 6.3. La Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito directamente o a través de sus órganos o entidades dependientes o adscritas, tomará a su cargo y responsabilidad los procedimientos previstos en la presente Ordenanza, para lo cual y de ser necesario, formulará las Bases de la Convocatoria del presente Proceso en base a lo establecido en la presente Ordenanza.

Art... (7).- Normas técnicas.- Los vehículos destinados a brindar el Servicio de Transporte Público Intracantonal en el área urbana y en las parroquias rurales deberán observar la Norma Técnica Nacional vigente y la Normativa Técnica emitida por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, (MDMQ), a través de la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

CAPÍTULO II

DE LAS OPERADORAS

Art... (8).- Definición.- Para efectos del presente proceso de regularización, se entenderá por Operadora de Transporte Público en el ámbito Intracantonal, a la persona jurídica de derecho privado, que constituida como Cooperativa o Compañía, se haya conformado cumpliendo todos los requisitos y condiciones establecidas, y, que como consecuencia de aquello, haya suscrito el Contrato de Operación correspondiente con la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito.

Art... (9).- Obligaciones de las operadoras.- Las Operadoras que prestan el Servicio de Transporte Terrestre Intracantonal en el Distrito Metropolitano de Quito están obligadas a garantizar la prestación de un servicio de calidad, eficiente y seguro para los usuarios; responder por sus obligaciones tributarias metropolitanas; mantener un registro de información de cada uno de sus socios o accionistas, realizar el pago de remuneraciones y los beneficios que establece la normativa nacional; y, las demás que se establezca para el efecto en el Contrato de Operación otorgado.

Art... (10).- Del proceso para Operadoras.- Al Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal establecido en la presente Ordenanza, podrán aplicar únicamente las Operadoras, que debidamente constituidas, presten el servicio en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, o en su área de influencia, demostrando además que se encuentren en la capacidad técnica y operativa para satisfacer las necesidades de servicio establecidas.

Para el efecto, las Operadoras de Transporte Público de Pasajeros deberán manifestar previamente su interés de participar en el proceso; la Secretaría de Movilidad, previa

valoración de la capacidad técnica y operativa requerida, definirá los índices operacionales con las rutas, recorridos, paradas, frecuencias, horarios de operación e intervalos que se otorgarán a favor de la Operadora solicitante, determinando además la necesidad para el respectivo incremento de unidades, para lo cual se dará observancia a los requisitos previamente determinados para el trámite administrativo correspondiente y otorgamiento de las habilitaciones operacionales a las que haya lugar.

Las Operadoras se sujetarán a las fases del proceso establecidos en la presente Ordenanza, en lo que les fuere aplicables, dentro de los plazos y condiciones previstos en la respectiva Regla Técnica.

CAPÍTULO III

DE LAS Y LOS PRESTADORES DE HECHO

Art... (11).- Definición.- Se entiende por Conductor o Conductora, la persona que presta el servicio de transporte terrestre Intracantonal, mayor de edad y que reuniendo los requisitos prescritos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, se halle calificada para conducir un vehículo a motor en la vía pública, del tipo y clase previsto para la prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros, en el ámbito Intracantonal.

Art... (12).- Aplicantes al Proceso.- Para el caso de prestadores de hecho, sólo podrá aplicar al Proceso de Regularización una persona natural por cada vehículo a ser destinado al Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, o en su área de influencia.

No se podrá otorgar una Habilidad Operacional a quien sea o haya sido beneficiario de otra Habilidad Operacional en el Distrito Metropolitano de Quito con antelación a éste proceso, en cualquier modalidad de transporte, en los cinco últimos años anteriores a la fecha de sanción de la presente Ordenanza.

Art...(13).- Requisitos Obligatorios para los Aplicantes: Los requisitos que deberán cumplir los Aplicantes para participar en el Proceso para la regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, son los siguientes:

- a. Que el aplicante conste en el Inventario realizado por la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, que haya prestado el servicio al menos en los últimos 5 años y no sea titular de otra habilitación operacional en cualquier modalidad de transporte dentro del Distrito Metropolitano de Quito;
- b. Ser titular exclusivo del vehículo a ser destinado al Servicio de Transporte Público Intracantonal;
- c. La habilitación operacional no podrá ser expedida a favor de copropietarias o copropietarios del vehículo;

- d. La Habilitación operacional podrá ser emitida a favor de la o el Apicante que justifique que el vehículo destinado a este servicio ha sido de propiedad de la sociedad conyugal; de la sociedad de bienes legalmente formada; de su cónyuge o conviviente en unión de hecho legalmente constituida; o que pertenece a uno de sus parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad;
- e. En los casos determinados en el literal precedente, el cónyuge, conviviente o pariente del Apicante no podrá ser parte del Proceso. La inobservancia de esta regla supondrá la inhabilitación de los Apicantes que incurran en ello;
- f. Tener la nacionalidad ecuatoriana, o gozar de los derechos de las y los extranjeros en el Ecuador, es decir tener las autorizaciones o permisos de trabajo, de conformidad a lo dispuesto en la legislación Ecuatoriana, respecto a los derechos de los extranjeros;
- g. Haber cumplido con las obligaciones de carácter tributario de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano, hasta la etapa de subsanación de los documentos;
- h. Encontrarse al día para con las obligaciones con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, incluso aquellas derivadas de la suscripción de un convenio de pago.
- i. Haber cumplido con los requisitos generales para la circulación del vehículo en el Distrito Metropolitano de Quito;
- j. No ser servidora o servidor público o miembro activo de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional a la fecha de la aplicación.

CAPÍTULO IV

DEL PROCESO

Art... (14).- Condiciones.- El proceso de regularización para la prestación del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, se sujetará a las siguientes condiciones:

- a. El proceso de regularización del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, determinado en la presente Ordenanza, en todas sus fases y etapas, previo el otorgamiento del respectivo título habilitante, será gratuito.
- b. En caso que se demuestre que el funcionario público ha incurrido en el cobro de dinero, precios, dadas, ofrecimientos, orden o cualquier otro medio fraudulento, directo o indirecto, será sancionado previo el debido proceso y derecho a la defensa,

y en el caso de determinarse responsabilidad contra el funcionario, será remitido el expediente administrativo a la fiscalía a fin de que se dé el trámite correspondiente.

- c. En el caso de determinarse responsabilidad en el aplicante, a más de las acciones legales que hubiera lugar, se excluirá al mismo del proceso y del contrato de operación y/o habilitación operacional por la cual haya sido beneficiado.
- d. Sin perjuicio de lo establecido en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, los vehículos destinados a la prestación del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el Distrito Metropolitano de Quito, se sujetarán a la *"Regla Técnica de Características y Condiciones para los Vehículos destinados al Servicio de Transporte Terrestre Intracantonal"*, que será emitida por el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público, mediante Resolución Administrativa.

Art... (15).- Reglas del Proceso.- El proceso de regularización para la prestación del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón se registrará por las siguientes Fases y Etapas:

I.- Fase Previa:

El número de vehículos destinados al Servicio de Transporte Público Intracantonal del Distrito Metropolitano de Quito será el que determine la Secretaría de Movilidad, en calidad de Administradora del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, mediante Resolución Administrativa motivada, en la que se definirá además los índices operacionales que establecerán las rutas, recorridos, paradas, frecuencias, intervalos y horarios de inicio y fin de la operación, bajo los cuales prestará el servicio la Operadora constituida o que se constituya para cuyo efecto.

Esta Fase comprenderá:

- a. Verificación del levantamiento del inventario o registro efectuado por la Secretaría a cargo de la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, de prestadores de hecho que se encuentran prestando el Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, así como en su área de influencia, del Distrito Metropolitano de Quito, y, que no hayan obtenido aún su título habilitante;
- b. Determinación de las Operadoras de Transporte Público de Pasajeros, que debidamente constituidas, presten el servicio en el corredor y parroquias definidas, o su área de influencia, y, que hayan manifestado su interés de participar en el proceso de regularización, por contar con la capacidad técnica y operativa requerida.

- c. El cumplimiento de las condiciones y requisitos que determine la Secretaría de Movilidad para la obtención del informe jurídico favorable de constitución jurídica, de ser el caso, y posterior suscripción del Contrato de Operación correspondiente;

Previa el otorgamiento del título habilitante correspondiente, la Secretaría de Movilidad determinará las rutas, frecuencias, intervalos, horarios de operación y la flota vehicular con la que se prestará el servicio de transporte público de pasajeros en el ámbito Intracantonal, en los lugares así definidos en el estudio técnico efectuado por el Administrador del Sistema.

II.- Etapas del Proceso:

Para la emisión de los respectivos títulos habilitantes que faculden la prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el ámbito Intracantonal, se observará el siguiente proceso:

a. Convocatoria:

El Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, iniciará con la Convocatoria que realice la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en su calidad de Administrador del Sistema de Transporte de Pasajeros, a los prestadores de hecho y Operadoras debidamente constituidas, que cumplan con las condiciones y requisitos establecidos en la presente Ordenanza, y concluirá con la suscripción o modificación de los correspondientes Contratos de Operación, según corresponda.

Se notificará con la Convocatoria en la cual constarán las Bases de la misma y el correspondiente cronograma, sin perjuicio de su publicación también en la página web del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

b. Constitución jurídica de la operadora:

Para el caso de prestadores de hecho, una vez levantado el inventario o registro de los vehículos que se encuentran prestando el servicio de transporte público de pasajeros, se notificará al o la Aplicante del servicio, el lugar, fecha y hora, en donde deberá entregar la documentación de respaldo para justificar su condición.

Los Aplicantes podrán participar en la constitución de una persona jurídica de derecho privado que reúna los requisitos determinados en la normativa vigente para acceder al Contrato de Operación correspondiente.

Para la constitución jurídica de una nueva Operadora, los interesados deberán solicitar el informe y autorización previa ante la Secretaría de Movilidad, previo el cumplimiento de los requisitos previstos en las ordenanzas metropolitanas vigentes en materia de transporte público y los detallados a continuación:

1. Cédula de ciudadanía y certificado de votación del o la Aplicante;
2. Licencia de conducir vigente. (Se exceptúa la presentación de este requisito al o la Aplicante con discapacidad, debidamente certificada por el CONADIS respecto de su inhabilidad para conducir un vehículo a motor);
3. Matrícula vigente del vehículo y/o contrato de compraventa del vehículo debidamente notariado o factura original a nombre del o la Aplicante del Servicio, del automotor que será destinado el servicio de transporte público de pasajeros;
4. Certificados actualizados de las autoridades competentes que acrediten que él o la Aplicante no tiene la calidad de miembro activo de las Fuerzas Armadas ni de la Policía Nacional, así como de los organismos de control de tránsito y transporte competentes en el Distrito Metropolitano de Quito;
5. Certificado actualizado de que el vehículo de propiedad del o la Aplicante, ha aprobado la Revisión Técnica Vehicular;
6. Certificado de no adeudar al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;
7. De ser el caso, certificado otorgado por el Consejo Nacional de Discapacidades, o quien haga sus veces como Autoridad Competente, sobre la condición del o la Aplicante o del miembro de su núcleo familiar, en cuyo caso deberá presentar un documento público que acredite que la persona con discapacidad es miembro del mismo núcleo familiar;
8. Declaración juramentada realizada por la o el Aplicante ante un Notario Público del Distrito Metropolitano de Quito, en la que se indique:
 - a. Que no tiene la condición de servidora o servidor público;
 - b. Que no pertenece a una operadora de transporte público o transporte comercial, debidamente registrada ante la Autoridad Metropolitana competente;
 - c. Estado civil o grado de consanguinidad o afinidad respecto de la persona titular del vehículo; y,
 - d. Para el caso de vehículos que consten en la respectiva matrícula como servicio público, resolución de deshabilitación operacional o administrativa.

La Secretaría de Movilidad garantizará a la o el Aplicante del Servicio, que en un término de 20 días, pueda subsanar las observaciones a los documentos presentados en la presente etapa. El término aquí previsto se contará a partir de la notificación por parte de la Secretaría a los aplicantes del proceso.

Durante el proceso administrativo, la Secretaría de Movilidad podrá solicitar a él o la Aplicante toda la documentación o información que se considere necesaria para subsanar cualquier inconveniente en su aplicación; y/o, si cumple con los requisitos establecidos en esta normativa, cualquier otra que sea necesaria para complementar los requisitos que le permitan optar por el otorgamiento de la correspondiente Habilidad Operativa.

c. Informe motivado y otorgamiento del informe de constitución jurídica:

La Secretaría de Movilidad directamente o a través de sus órganos o entidades dependientes o adscritas, tomará a su cargo y responsabilidad la ejecución de los procedimientos previstos en esta Disposición.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Secretaría de Movilidad, mediante publicación en la página Web institucional; los correos electrónicos personales; notificará a los prestadores del servicio que han cumplido con todos los requisitos exigidos y que son sujetos de regularización.

Las y los Aplicantes del servicio presentarán los documentos cumpliendo la normativa vigente y las formalidades establecidas en el procedimiento para el otorgamiento del informe jurídico favorable de constitución.

d. Otorgamiento del Contrato de Operación:

Para el caso de prestadores de hecho, dentro del plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la emisión del informe de constitución jurídica, el o la representante legal de la Operadora debidamente constituida, deberá solicitar la emisión del correspondiente Contrato de Operación, agregando a su petición los requisitos documentales establecidos para este Proceso.

En todo lo demás que no estuviere explícitamente señalado en esta Ordenanza, el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón se sujetará a las normas previstas en el ordenamiento jurídico metropolitano vigente.

Mediante Resolución Administrativa debidamente motivada de la Autoridad Metropolitana Competente, podrá modificarse los plazos establecidos para el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón.

El Régimen prescrito en esta Ordenanza garantizará a las mujeres el derecho previsto en el artículo 331 de la Constitución de la República, fortaleciendo todos los medios necesarios para su participación en el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte de Servicio del Transporte Público Intracantonal, en igualdad de condiciones, al momento del otorgamiento de su Habilitación Operacional. En estricto cumplimiento de los principios constitucionales, se garantizará la inclusión de las mujeres en calidad de socias o accionistas y conductoras, en al menos el 30% del total de Habilitados, en aquellos corredores y zonas donde sea posible aplicar esta disposición, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano vigente, una vez que hayan dado cumplimiento a los requisitos establecidos en la presente Ordenanza.

Una vez que el o la aplicante con discapacidad, o la persona a cuyo cargo se encuentre una persona con discapacidad, debidamente certificado por la Autoridad Competente, haya obtenido la habilitación administrativa, tendrá el plazo establecido en el ordenamiento jurídico nacional vigente para la formación de conductores profesionales, para presentar ante la Autoridad Metropolitana Competente la licencia que le acredite como conductor calificado para esta modalidad de transporte.

En el caso que la discapacidad no le permita obtener la licencia respectiva, deberá contratar los servicios de un conductor profesional que cumpla con los requisitos establecidos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano vigente para prestar a su nombre este tipo de servicio.

Se prohíbe el otorgamiento o modificación de Contratos de Operación para la prestación del Servicio de Transporte Terrestre Intracantonal a quien hubiere incurrido en cualquier forma de concentración de capital restringida o concentración de control restringida, a fin de evitar monopolios y oligopolios, conforme lo disponen el numeral 1 del artículo 334; y, artículo 335 de la Constitución de la República del Ecuador y la Ordenanza Metropolitana 194.

Para el caso de Operadoras legalmente constituidas, los aplicantes se sujetarán a los requisitos y condiciones previstos en el ordenamiento jurídico vigente para el otorgamiento de nuevas habilitaciones operacionales, conforme lo señalado en el artículo (10) de la presente Ordenanza.

Art... (16).- De las habilitaciones operacionales.- Las Habilitaciones operacionales para la prestación del servicio de transporte público se otorgarán a la Operadora de Transporte Público de Pasajeros, una vez que la misma haya suscrito el Contrato de Operación con la Secretaría de Movilidad, en su calidad de Administradora del Sistema. Las Habilitaciones operacionales se otorgarán nominalmente y no son disponibles o negociables por el titular de las mismas.

Las Habilitaciones Operacionales no podrán ser objeto de medidas cautelares o de apremio, arrendamiento, cesión, o, bajo cualquier figura, transferencia o traspaso de su explotación o

uso, dado que estas habilitaciones son de titularidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Art... (17).- Régimen de competencias.- En lo relacionado con el control del servicio de transporte terrestre Intracantonal, la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Público, Tránsito y Seguridad Vial de Quito, tendrá todas las competencias y atribuciones, mientras que, el ejercicio de la potestad administrativa sancionatoria será responsabilidad de la Secretaría de Movilidad.

Art... (18).- Régimen sancionatorio.- Una vez que concluya el proceso de regularización para la prestación del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, los y las administrados que presten el Servicio de Transporte Público Intracantonal sin el Contrato de Operación correspondiente y las habilitaciones operacionales respectivas, o en contravención a las normas administrativas o técnicas, serán sancionados conforme la normativa metropolitana vigente y a los contratos de operación que se suscriban para el efecto.

Art... (19).- Obligaciones.- Para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, las Operadoras beneficiarias del presente proceso de regularización, deberán dar cumplimiento a las obligaciones previstas en la normativa vigente, al sistema tarifario aplicable y debidamente determinado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y deberán operar además bajo el modelo de gestión de caja común, sujetándose para el efecto a la regla técnica vigente.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA: Exceptúese al proceso de regularización establecido en la presente Ordenanza Metropolitana de las formas de delegación previstas en el artículo 21 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, sancionada el 13 de marzo de 2012. La definición de los servicios de transporte público de pasajeros determinados en esta Ordenanza se sujetará a las condiciones, plazos y ajustes previstos para este caso específico.

SEGUNDA: En todo aquello que no esté establecido en la presente Ordenanza Metropolitana regirá lo establecido en las Ordenanzas Metropolitanas 194 y 247 y sus respectivas reformas, así como en la normativa nacional y local vigente.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA:

PRIMERA: La Secretaría de Movilidad será la responsable de la ejecución del Proceso de regularización para la prestación del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón,

para lo cual, en el plazo de 60 días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, procederá a efectuar la convocatoria respectiva que dará inicio a éste proceso y elaborará la respectiva Norma Técnica.

SEGUNDA: En el plazo de 180 días, contados a partir de la emisión de la presente Ordenanza Metropolitana, la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, presentará el informe técnico para la definición del sistema tarifario a ser aplicado en el corredor, parroquia y área de influencia, establecidos en la presente Ordenanza, el cual, una vez aprobados por el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, serán puestos en consideración del Consejo para su aprobación.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción.

Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito.

Oficio No. SM -- 0674 / 2016

Quito, 06 MAYO 2016

Licenciado
Eddy Sánchez

Presidente

COMISIÓN DE MOVILIDAD DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

En su despacho.-

De mis consideraciones:

Con la finalidad de dar continuidad al proceso de aprobación del proyecto de Ordenanza Metropolitana Modificatoria a la Ordenanzas Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, para el **PROCESO DE REGULARIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO INTRACANTONAL EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**, cúmpleme informar a usted:

El artículo 264 de la Constitución en su numeral 3 determina que los gobiernos municipales tendrán competencia exclusiva para *"planificar, construir y mantener la viabilidad urbana;"*, en concordancia con lo señalado en el numeral 6 del mismo artículo que determina como competencia exclusiva de los gobiernos municipales el de *"Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal"*. El artículo 394 de la misma Constitución señala: *"El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias."*;

Bajo esta premisa, conforme las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre,

Tránsito y Seguridad Vial, correspondiéndoles además la planificación, regulación y control de las redes interprovinciales e intercantonales de tránsito y transporte¹.

A su vez, el artículo 30.5 ibidem establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán competencias entre otras:

"a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;

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 masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;

d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;"

Respecto al servicio de transporte público de pasajeros, materia del proyecto de Ordenanza propuesto, el artículo 46 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, (LOTTTSV), señala que el transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. **"Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional."** (El énfasis me pertenece)

El artículo 53 de la LOTTTSV, prohíbe para este tipo de servicio de transporte, toda forma de monopolio y oligopolio.

Así mismo, en su artículo 61 determina que el Servicio de Transporte Público comprende, entre otros, la operación intracantonal, ámbito que le pertenece exclusivamente, para el caso que nos amerita, al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, y, por ende, la celebración de los respectivos contratos de operación.

El numeral 1 del artículo 60 del Reglamento a la LOTTTSV determina que el servicio de transporte intracantonal es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un

¹ Artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales);

Por otro lado, la Ordenanza Metropolitana No. 194 de 13 de marzo de 2012, que establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, responsable de la determinación de las políticas aplicables al Sistema, así como la formulación y expedición de los instrumentos de planificación operativa aplicables al mismo.

Al amparo de lo aquí expuesto, respecto al proyecto de Ordenanza propuesto, esta Secretaría considera que su texto contempla efectivamente las disposiciones legales detalladas a continuación:

1. Que las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas únicamente mediante contratos de operación. (Art. 55 LOTTTSV).
2. Que el servicio de transporte es otorgado mediante contrato de operación a operadoras legalmente constituidas, siendo éstas toda persona jurídica, sea cooperativa o compañía, que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos haya obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquiera de sus clases y tipos.
3. Que la *prestación del servicio de transporte terrestre* se llevará cabo única y exclusivamente en las clases de automotores que el Administrador del Sistema efectivamente determine.
4. Que las nuevas operadoras de transporte público a ser constituidas operen bajo el sistema de caja común, para los ingresos que obtengan del desarrollo de las actividades de transporte para las cuales estén autorizadas.
5. Las rutas han sido definidas por un origen, un destino y puntos intermedios, resultantes de un análisis técnico y un proyecto sustentado conforme se contempla en el Informe No. SM-DMGM-UPTP-001/2016, adjunto al presente.

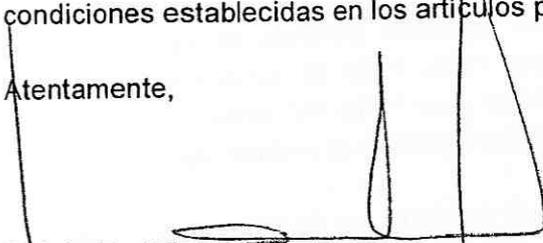
Esta Secretaría de Movilidad, en su calidad de Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, al amparo de las disposiciones legales citadas, considera necesario llevar a cabo el proceso de regularización propuesto en el proyecto de Ordenanza en mención, de tal forma que permita:

1. Implementar un servicio de transporte público sobre la avenida Simón Bolívar mediante la creación de las tres rutas descritas: Carapungo – Quitumbe, Carapungo – Cumbayá y Cumbayá – Quitumbe, y de acuerdo a los índices operacionales que se indican en el informe técnico No. SM-DMGM-UPTP-001/2016, adjunto al presente; e;

2. Implementar un servicio de transporte público interno en la parroquia de Calderón, mediante la creación de las tres rutas descritas: Carapungo – San José de Morán – Luz y Vida; Carapungo – San José de Morán – Pomasqui y; Carapungo – Calderón – Jardines de Babilonia, con lo cual se atienden a los diversos sectores internos de la Parroquia de Calderón que actualmente están servidos por asociaciones de hecho y personas naturales en las rutas descritas en el numeral 2.2. del Informe No. SM-DMGM-UPTP-001/2016, adjunto al presente.

Por lo expuesto y en ejercicio de las atribuciones contempladas en la normativa municipal, esta Secretaría de Movilidad, en calidad de Administradora del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, emite informe técnico favorable al proyecto de **"ORDENANZA METROPOLITANA MODIFICATORIA A LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 247, SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, PARA EL PROCESO DE REGULARIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO INTRACANTONAL EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"**, para la regularización y establecimiento del servicio de transporte público intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, así como en su área de influencia, conforme el estudio técnico que se adjunta al presente, en el plazo y condiciones establecidas en los artículos propuestos.

Atentamente,


Rubén Darío Tapia Rivera
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Anexo: - Informe No. SM-DMGM-UPTP-001/2016

Con copia: Doctor
Gianni Frixone
PROCURADOR METROPOLITANO
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su despacho.-

	Nombre:	Sumilla:
Elaborado por:	Andrea Flores Andino	

**PROPUESTA DE IMPLEMENTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO
EN LA AVENIDA SIMÓN BOLIVAR Y EN LOS SECTORES INTERNOS DE LA PA-
RROQUIA DE CALDERON**

Ing. Agustín Rivadeneira D.
05.05.16

1. ANTECEDENTES

El Municipio de Quito ha considerado importante la formalización de los servicios de transporte público que operan en la Av. Simón Bolívar, y su área de influencia, así como los sectores internos de la Parroquia de Calderón, que comprende: Carapungo, Cumbayá y Quitumbe, como se puede apreciar en el Anexo No. 1: "Implantación de servicios en la Av. Simón Bolívar" y Anexo No. 2: "Implantación de servicios de transporte público en los sectores internos de la Parroquia de Calderón"

Actualmente estos servicios están siendo provistos por operadoras formales y personas naturales trabajando informalmente, por lo que se realizó un "levantamiento de información para el sistema de transporte periférico Simón Bolívar" y adicionalmente en los sectores internos de la Parroquia de Calderón.

Para el caso de la Av. Simón Bolívar, con el objeto de levantar la información requerida, se contrató a la empresa consultora Richard Hidalgo Vásquez Cía. Ltda. datos que han permitido elaborar la propuesta técnica para atender los requerimientos de transporte público a lo largo de esta importante arteria vial del DMQ.

En lo referente a los sectores internos de la Parroquia de Calderón, la Dirección de Gestión de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad, ha desarrollado una investigación de campo para verificar la existencia de transporte informal, cuya información y datos técnicos han sido considerados para establecer la propuesta de operación de transporte interno en estas zonas.

2. INFORMACIÓN BASE

2.1 AV. SIMÓN BOLÍVAR

De acuerdo con el levantamiento de información realizado por el consultor, existen las siguientes operadoras que funcionan en la Av. Simón Bolívar, con mayor o menor cobertura:



RUTA	OPERADORA	MODALIDAD
Marín - Quitumbe	Quito - COSIBO	FORMALES
Quitumbe - NAIQ	Sotranor - COSIBO	
Río Coca - NAIQ	Sotranor	
Troie - Marín	6 de Diciembre	
Focalbi - U. Central	Mariscal Sucre	
Carapungo - Guajaló	Transperiférica	INFORMALES
Carapungo - A. General	Transperiférica - Ruta	
Carapungo - Cumbavá	Transperiférica - Ruta	
Chilloqallo - Cumbavá # 1	Transvarac S.A	
Chilloqallo - Cumbavá # 2	Tambo-Cumbavá	
Guajaló - Granados	Transperiférica-	
Guajaló - Cumbavá	Aso. Furdonetas Metro	

Las rutas informales cubren la demanda de pasajeros que se traslada por los principales tramos de la Av. Simón Bolívar, proporcionando un servicio que no es facilitado por las operadoras formales.

Para el dimensionamiento de las flotas de buses requeridas, se debe considerar la carga de pasajeros en las horas pico de cada operadora informal.

De la información del estudio, se obtienen las cargas de pasajeros para cada ruta informal:

CARGAS DE PASAJEROS POR HORA OPERADORAS INFORMALES

RUTA: Carapungo - Guajaló
OPERAD: Transperiférica

Sentido:	Guajaló - Carapungo	Carapungo - Guajaló
	05h-06h	
06h-07h		133
07h-08h	450	221
08h-09h	606	259
09h-10h	212	353
10h-11h	229	176
11h-12h	137	183
12h-13h	176	191
13h-14h	187	171
14h-15h	131	204
15h-16h	0	260
16h-17h	163	0
17h-18h	225	320
18h-19h	280	512
19h-20h	130	392
	167	450

RUTA: Carapungo - A. General Rumiñahui
OPERAD: Transperiférica - Ruta Viva

Sentido:	Carapungo - A. G. Rumiñahui	A. G. Rumiñahui - Carapungo
	05h-06h	91
06h-07h	221	245
07h-08h	207	353
08h-09h	182	133
09h-10h	126	74
10h-11h	79	42
11h-12h	61	38
12h-13h	39	35
13h-14h	107	85
14h-15h	219	145
15h-16h	221	210
16h-17h	134	173
17h-18h	324	356
18h-19h	280	248
19h-20h	230	92



SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Informe No. SM-DMGM-UPTP-001/2016

RUTA: Carapungo - Cumbayá
 OPERAD: Transperiférica - Ruta Viva

Sentido:	Carapungo - Cumbayá	Cumbayá - Carapungo
	05h-06h	74
06h-07h	294	58
07h-08h	338	107
08h-09h	210	33
09h-10h	122	26
10h-11h	72	10
11h-12h	0	0
12h-13h	0	0
13h-14h	0	0
14h-15h	0	22
15h-16h	18	95
16h-17h	60	351
17h-18h	138	527
18h-19h	96	349
19h-20h	61	222

RUTA: Chillogallo - Cumbayá # 1
 OPERAD: Transy rac S.A

Sentido:	Guajaló - Cumbayá	Cumbayá - Chillogallo
	05h-06h	394
06h-07h	413	27
07h-08h	719	0
08h-09h	224	23
09h-10h	81	15
10h-11h	50	24
11h-12h	47	28
12h-13h	51	33
13h-14h	42	59
14h-15h	62	38
15h-16h	31	78
16h-17h	85	255
17h-18h	89	387
18h-19h	74	292
19h-20h	45	147

RUTA: Chillogallo - Cumbayá # 2
 OPERAD: Tambo - Cumbayá

Sentido:	Chillogallo - Cumbayá	Cumbayá - Chillogallo
	05h-06h	208
06h-07h	224	324
07h-08h	228	82
08h-09h	162	168
09h-10h	156	98
10h-11h	112	50
11h-12h	90	172
12h-13h	234	117
13h-14h	215	165
14h-15h	161	190
15h-16h	153	0
16h-17h	0	402
17h-18h	226	0
18h-19h	0	278
19h-20h	0	0

RUTA: Guajaló - Granados
 OPERAD: Transperiférica - Transgranados

Sentido:	Guajaló - Granados	Granados - Guajaló
	05h-06h	0
06h-07h	215	0
07h-08h	278	33
08h-09h	93	5
09h-10h	7	2
10h-11h	0	0
11h-12h	0	0
12h-13h	0	7
13h-14h	1	0
14h-15h	7	44
15h-16h	18	46
16h-17h	13	180
17h-18h	10	356
18h-19h	6	215
19h-20h	1	84

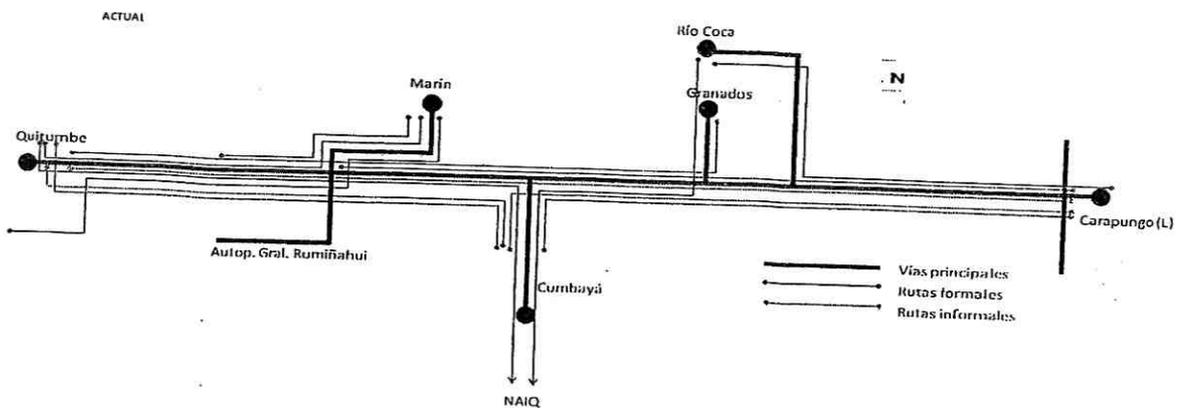


RUTA: Guajaló - Cumbayá
OPERAD: Aso. Furgonetas Metro Trans

Sentido:	Guajaló - Cumbayá	Cumbayá - Guajaló
	05h-06h	167
06h-07h	296	170
07h-08h	302	135
08h-09h	216	109
09h-10h	131	81
10h-11h	77	86
11h-12h	43	61
12h-13h	61	59
13h-14h	41	99
14h-15h	61	76
15h-16h	71	150
16h-17h	105	146
17h-18h	110	215
18h-19h	88	190
19h-20h	51	178

Un esquema de las actuales rutas formales e informales es el siguiente:

Esquema actual de rutas formales e informales



En función de esta información se consideró el diseño de tres rutas que reemplazarían a las anteriores rutas informales. No se consideró reemplazar la ruta Guajaló Granados, porque la demanda de esta sería cubierta por las nuevas rutas diseñadas y por las actuales rutas formales.

Las tres rutas diseñadas que reemplazarían a las rutas informales serían las siguientes: Carapungo – Quitumbe, Carapungo – Cumbayá y Cumbayá Quitumbe.



La carga de pasajeros horaria de cada una de estas rutas sería la que se muestra a continuación:

CARGAS DE PASAJEROS POR HORA RUTAS PROPUESTAS

RUTA: Quitumbe - Carapungo
OPERAD:

Sentido:	Quitumbe - Carapungo	Carapungo - Quitumbe
05h-06h	103	217
06h-07h	695	442
07h-08h	916	466
08h-09h	325	528
09h-10h	299	299
10h-11h	168	250
11h-12h	212	250
12h-13h	217	210
13h-14h	211	309
14h-15h	145	456
15h-16h	372	221
16h-17h	388	450
17h-18h	594	797
18h-19h	378	665
19h-20h	217	573

RUTA: Carapungo - Cumbayá
OPERAD:

Sentido:	Carapungo - Cumbayá	Cumbayá - Carapungo
05h-06h	74	0
06h-07h	294	58
07h-08h	338	107
08h-09h	210	33
09h-10h	122	26
10h-11h	72	10
11h-12h	0	0
12h-13h	0	0
13h-14h	0	0
14h-15h	0	22
15h-16h	18	95
16h-17h	60	351
17h-18h	138	527
18h-19h	96	349
19h-20h	61	222

RUTA: Quitumbe - Cumbayá
OPERAD:

Sentido:	Quitumbe - Cumbayá	Cumbayá - Quitumbe
05h-06h	769	0
06h-07h	920	373
07h-08h	1228	224
08h-09h	594	308
09h-10h	365	167
10h-11h	236	139
11h-12h	179	214
12h-13h	334	200
13h-14h	288	357
14h-15h	273	319
15h-16h	243	226
16h-17h	190	727
17h-18h	383	594
18h-19h	146	844
19h-20h	95	316

Con esta información, se elaboraron los principales índices operacionales de estas rutas propuestas:



CARACTERÍSTICAS DE LAS RUTAS PROPUESTAS

a) Con buses de 35 pasajeros de capacidad

Ruta	Carapungo - Quitumbe	Carapungo - Cumbayá	Quitumbe - Cumbayá
Longitud (Km) ida + retorno	80.24	40.21	68.1
Tiempo viaje (min)	101	50	95
Flota	44	13	56
Intervalo h pico (min)	2.5	4.0	1.5
Capacidad c/unidad	35	35	35
Horario operación	05h30 - 21h00	06h30 - 20h00	05h00 - 21h00
Pasajeros totales	15 130	3 337	14 434

Flota total: 113 buses.

Intervalos en hora pico: 2.5, 4.0 y 1.5 minutos

b) Con buses de 70 pasajeros de capacidad

Ruta	Carapungo - Quitumbe	Carapungo - Cumbayá	Quitumbe - Cumbayá
Longitud (Km) ida + retorno	80.24	40.21	68.1
Tiempo viaje (min)	138	69	117
Flota	30	9	34
Intervalo h pico (min)	4.5	8.0	3.5
Capacidad c/unidad	70	70	70
Horario operación	05h30 - 21h00	06h30 - 20h00	05h00 - 21h00
Pasajeros totales	15 130	3 337	14 434

Flota total: 73 buses.

Intervalos en hora pico: 4.5, 8.0 y 3.5 minutos



Con buses más grandes, el tiempo de viaje también se modifica, lo que hace variar el dimensionamiento de la flota y los intervalos requeridos.

Los recorridos y paradas propuestos serían los siguientes:

RECORRIDOS PROPUESTOS

Galo Plaza Lasso	Cóndor Ñan
Jaime Roldós	Av. V. Maldonado
Luis Vacari	Av. Simón Bolívar
Panamericana Norte	Panamericana Norte
Av. Simón Bolívar	Luis Vacari
Av. Morán Valverde	Jaime Roldós
Llira Ñan	Galo Plaza Lasso
Cóndor Ñan	

Carapungo - Cumbayá	
Galo Plaza Lasso	Interoceánica Cumbayá
Jaime Roldós	Interoceánica
Luis Vacari	Av. Simón Bolívar
Panamericana Norte	Panamericana Norte
Av. Simón Bolívar	Luis Vacari
Interoceánica	Jaime Roldós
Interoceánica Cumbayá	Galo Plaza Lasso

Quitumbe - Cumbayá	
Cóndor Ñan	Interoceánica Cumbayá
Av. V. Maldonado	Manabí
Av. Simón Bolívar	García Moreno
Bernardo de Legarda	vía Línea de Ferrocarril
Aurora Estrada	Gral. E. Alfaro
Gral. E. Alfaro	Belisario Quevedo
Cristo Rey	ruta VIVA
Gral. E. Alfaro	Av. Simón Bolívar
Interoceánica Cumbayá	Av. Morán Valverde
	Llira Ñan
	Cóndor Ñan



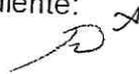
PARADA PROPUESTAS

Paradas 49 módulos

	Carapungo - Cumbayá	Quitumbe - Cumbayá
01	01	24
02-02	02-02	23-23
03-03	03-03	25-25
04-04	04-04	26-26
05-05	05-05	27-27
06-06	06-06	12-12
07-07	07-07	13-13
08-08	08-08	14-14
09-09	09-09	15-15
10-10	10-10	16-16
11-11	11-11	17-17
12-12	20-20	18
13-13	21-21	19
14-14	22-22	
15-15	23-23	
16-16	24	
17-17		
18		
19		

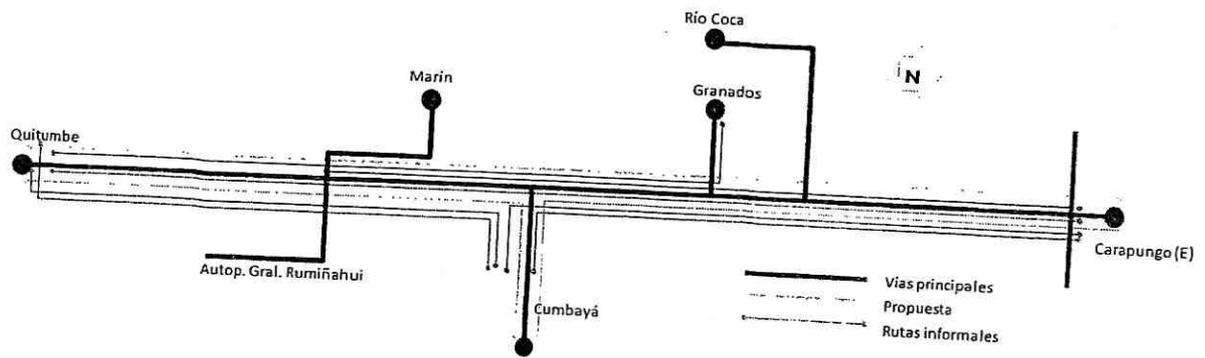
Nota: cada número del cuadro anterior corresponde a un módulo. Los números repetidos corresponden a dos módulos, uno por cada sentido.

Un esquema de las rutas propuestas sería el siguiente:





Esquema de las actuales rutas informales y rutas propuestas que las reemplazarían



2.2. PARROQUIA DE CALDERON (SECTORES INTERNOS)

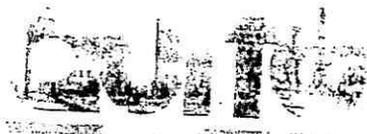
En el año 2008, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, convoca a un concurso de licitación a operadoras legales y asociaciones de hecho que prestaban un servicio de transporte público informal, en la parroquia de Calderón (sectores internos). Esta concesión dio lugar al apareamiento de pseudo-organizaciones que a pretexto de autodenominarse "compañías de transporte comunitario" han desarrollado un lucrativo comercio de puestos o derechos de trabajo, con unidades incluso que han cumplido la vida útil permitida en el DMQ, y en consecuencia no garantizan la seguridad de los usuarios.

En la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en las Ordenanzas Metropolitanas 194 y 247 y sus reformas, no está autorizado, ni se ha considerado la modalidad de transporte público "Comunitario".

En el año 2008 se adjudican los servicios licitados por la Autoridad Municipal a las Compañías KINARA y Guadalajara en la parroquia de Calderón, quedando al margen algunos aspirantes de la primera de las nombradas; motivo por el cual, se empieza a formar la Asociación de hecho denominada "KIMERA" y posteriormente otra, denominada "SIRENA EXPRESS".

En el año 2012 se forma una Asociación de operadoras formales, de la zona de Calderón (Llano Grande, KINARA, Calderón, Guadalajara, Semgyllfor, Transporsel, San Juan y Flota Pichincha), quienes muestran su inconformidad y molestias por la proliferación de transporte informal en la zona, y requieren se adopte una decisión técnica-definitiva que permita optimizar el servicio de transporte público interno en los sectores internos de la Parroquia.

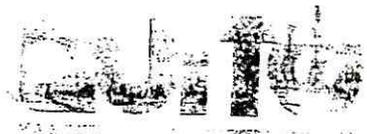
De conformidad con la base de datos y los Contratos de Operación, administrados por la Secretaría de Movilidad, existen las siguientes rutas de transporte público y ope-



Operadoras que prestan servicios en la Parroquia de Calderón, tanto hacia la parte urbana del DMQ, como en los sectores internos de la Parroquia:

RUTAS DE LAS OPERADORAS FORMALES DE LA ADMINISTRACION ZONAL CALDERÓN					
OPERADORA	RUTA	FLOTA		BARRIOS BENEFICIADOS	OBSERVACIONES
COOPERATIVA DE TRANSPORTE CALDERÓN	La Tola - San José - La Y	12 unidades	Total 82 unidades	La Tola-San José de Morán-San Luis-Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y.	
	Calderón - Terminal Ofelia	11 unidades		Calderón-Carapungo-La Bota-Carcelén-La Ofelia	Alimentador del Subsistema Corredor Central Norte
	Carapungo Etapa E - U. Central	10 unidades		Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y-America-10 de Agosto-U. Central	
	El Cisne - Zabala - Terminal Norte La "Y"	10 unidades		El Cisne-Zabala-Marianitas-San Luis-Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y.	Alimentador del Subsistema Corredor Central Trolebus
	Zabala - Terminal Ofelia	12 unidades		Zabala-Marianitas-San Luis-Carapungo-La Bota-Carcelén-La Ofelia	Alimentador del Subsistema Corredor Central Norte
	La Cruz - Zabala - Terminal Rio Coca	12 unidades		Barrio La Cruz-Zabala-Marianitas-Calderón	
	Collas - Terminal Norte La "Y"	12 unidades		Carapungo-La Bota-Eloy Alfaro-Rio Coca.	Alimentador del Subsistema Corredor Ecovia
					Barrio Utilcar-Calderón-Carapungo-La Bota
COMPAÑÍA DE TRANSPORTES GUADALAJARA	Ciudadela Alegría - Parlamento	25 unidades	Total 30 unidades	P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y.	Alimentador del Subsistema Corredor Central Trolebus
	Oyacoto - Mercado de Carapungo	5 unidades		Cda. Alegría-Carapungo-La Bota-Comité del Pueblo-Eloy Alfaro-12 de Octubre-Parlamento.	
				Oyacoto-Calderón-Marianitas-Carapungo-La Bota-Eloy Alfaro	
KINARA	Zabala - Gualo	7 unidades	Total 13 unidades	Zabala-Collas-Calderón-Landazuri-Casatuya-Llano Grande-Llano Chico-Gualo	
	Capilla - Carapungo	6 unidades		La Capilla-Calderón-Barrio Sierra Hermosa-San Luis-Carapungo-La Bota	
COOPERATIVA LLANO GRANDE	Llano Grande - Terminal Norte La "Y"	16 unidades	Total 22 unidades	Llano Grande-Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y.	Alimentador del Subsistema Corredor Central Trolebus
	Llano Grande - Terminal Rio Coca	6 unidades		Llano Grande-Carapungo-La Bota-Eloy Alfaro-Rio Coca.	Alimentador del Subsistema Corredor Ecovia
		TOTAL UNIDADES REGULADAS		231	

RUTAS DE LAS OPERADORAS FORMALES DE LA ADMINISTRACION ZONAL CALDERÓN					
OPERADORA	RUTA	FLOTA		BARRIOS BENEFICIADOS	OBSERVACIONES
SEMGYLLFOR	Carapungo - Terminal Ofelia	11 unidades	Total 23 unidades	Carapungo-La Bota-Carcelén-La Ofelia	Alimentador del Subsistema Corredor Central Norte
	Bicentenario - Ecuador - Carapungo - Ejido	12 unidades		Bicentenario-N. Ecuador-Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y-America-10 de Agosto-El Ejido.	
TRANSPORSEL C.A.	San Juan - San José de Morán - El Ejido	24 unidades	Total 37 unidades	San Juan-San José de Morán-Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y-America-10 de Agosto-El Ejido.	
	Luz y Vida - Nuevo Amanecer - Jardín	13 unidades		Luz y Vida-Nuevo Amanecer-San José de Morán-San Luis-Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y-America-10 de Agosto-Mariana de Jesus.	
COOPERATIVA DE TRANSPORTE SAN JUAN DE CALDERÓN	Alborada de la Paz - Terminal Norte La "Y"	8 unidades	Total 24 unidades	Alborada de la Paz-San Juan-Bellavista-Marianitas-San Luis-Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y	Alimentador del Subsistema Corredor Central Trolebus
	Divino Niño - Pradera - Terminal Norte La "Y"	8 unidades		Jesus del gran poder-San Juan-Bella vista-Marianitas-San Luis-Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y	Alimentador del Subsistema Corredor Central Trolebus
	Ana María - Bellavista - Terminal Microregional La Ofelia	8 unidades		Ana María-Bellavista-San Juan-San José de Morán-San Luis-Carapungo-La Bota-Carcelén-La Ofelia	
	San Juan de Calderón - Calderón			San Juan-Bellavista-Marianitas-Calderón	
	San Juan - San Roque			San Juan-Bellavista-Marianitas-San Luis-Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y-América-Universitaria-San Roque	



Adicionalmente, la Dirección de Gestión de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad, ha desarrollado una investigación de campo para verificar la existencia de las siguientes rutas de transporte informal, operado por asociaciones de hechos, personas naturales en otros casos y también por operadoras que cuentan con título habilitante otorgado por el Administrador del Sistema de Transporte Público del DMQ:

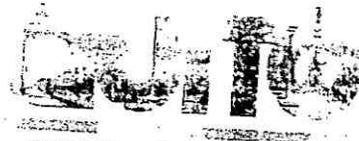
RUTAS Y FLOTAS DE LAS OPERADORAS INFORMALES					
OPERADORA	RUTA	FLOTA	BARRIOS BENEFICIADOS	OBSERVACIONES	
OPERNORTE	San Juan - Calderón	1 unidad	TOTAL 4 UNIDADES	San Juan-Bella vista-Marianitas-Calderón	La compañía no está registrada, por tanto presta un servicio informal. La flota operativa comprende micro buses que han sido adquiridos por el consorcio conformado por las operadoras registradas en la Secretaría de Movilidad como son: Llano Grande, Guadalajara, San Juan de Calderón, Semgyllfor, Transporsel, Kinara, Flota Pichincha y Calderón. regularizadas.
	Llano Grande - Carapungo	2 unidades		Llano grande-Casa Tuya-Carapungo	
	Oyacoto - Eloy Alfaro	1 unidad		Oyacoto-Calderon-Marianitas-San Luis-Carapungo-La Bota	
KIMERA	Pomasqui - Carapungo	14 unidades	TOTAL 46 UNIDADES	Pomasqui-Santa Rosa-Ciudad Bicentenario-Nuevo Ecuador-Carapungo	Las flotas registradas son las que regularmente operan en cada uno de los servicios, debido a problemas internos en la compañía, actualmente, la flota operativa no tiene un número constante, en todas las rutas detalladas.
	Pomasqui - Calderón	4 unidades		Pomasqui-Santa Rosa-Ciudad Bicentenario-Nuevo Ecuador-San José de Morán-Sierra Hermosa-Calderón	
	Babilonia - Carapungo	12 unidades		Babilonia-Divino Niño-San Juan-Bella vista-Mariana de Jesus-Zabala-Calderón-Carapungo	
	Marianitas - Carapungo	8 unidades		Mariana de Jesus-San José de Morán-Sierra Hermosa-Calderón	
	Luz y Vida - Carapungo	8 unidades		Luz y Vida-Nueva Esperanza-San José de Morán-San Luis-Carapungo	
SIRENA EXPRESS	Bonanza - Carapungo	5 unidades	TOTAL 5 UNIDADES	Bonanza-Landazuri-Calderón-Casa Tuya-Llano Grande-Carapungo	La compañía no está registrada, por tanto presta un servicio informal.
KINARA		4 unidades	TOTAL 4 UNIDADES	Zabala-Collas-Calderón-Landazuri-Casa Tuya-Llano Grande-Llano Chico-Gualo-La Capilla-Calderón-Barrio Sierra Hermosa-San Luis-Carapungo-La Bota	La operadora Kinara es una operadora legal (tiene autorizadas dos rutas). Sin embargo, tiene 4 (cuatro) unidades que no están autorizadas a trabajar, por tanto, son consideradas como informales.
		TOTAL 59 UNIDADES			

Los índices operacionales: flota, recorridos, horarios de operación, paradas, frecuencias e intervalos, deberán ser ajustados posteriormente en el sitio de operación, en coordinación con el GAD de la Parroquia de Calderón (usuarios de transporte público, barrios y sectores internos) y los técnicos de la Secretaría de Movilidad

3. CONCLUSIONES

AV. SIMON BOLIVAR

De acuerdo a los datos obtenidos, existe una demanda de transporte público a lo largo de la Avenida Simón Bolívar que al momento está siendo atendida tanto por operadoras legalmente registradas en la Secretaría de Movilidad, como por operadoras informales y personas particulares.



El presente informe presenta una propuesta para la implementación del servicio de transporte público mediante la creación tres líneas (Carapungo - Quitumbe, Carapungo - Cumbayá, Quitumbe - Cumbayá), con las cuales se cubren las necesidades de los diferentes barrios involucrados, basados en el informe de la consultoría realizada a inicios de 2013 para el levantamiento de la información del transporte sobre la Av. Simón Bolívar.

Las flotas e intervalos en hora pico calculados para las tres rutas serían las siguientes:

Ruta:	Carapungo - Cumbayá	Quitumbe - Cumbayá	Total
capacidad	35 pasajeros / bus		
Flota (buses)	44	13	56
Intervalo h pico (min)	2.5	4.0	1.5
capacidad	70 pasajeros / bus		
Flota (buses)	30	9	34
Intervalo h pico (min)	4.5	8.0	3.5

Para cubrir la demanda y los orígenes y destinos revelados, se requiere de una flota operativa total de 113 buses de 35 pasajeros de capacidad, otra alternativa sería proporcionar el servicio con buses tipo, en este caso se requieren 73 buses tipo, aunque la velocidad disminuye y por lo tanto los intervalos aumentan un poco. En estas flotas no se considera la flota de reserva (aproximadamente un 10% de la flota operativa).

No se considera el servicio desde la Av. de los Granados porque esta demanda estaría cubierta con el servicio de las rutas formales y de las nuevas rutas a ser creadas. Además, el servicio de las operadoras informales actuales no es permanente en el día, sino que sólo cubre las horas pico.

Se puede optar por la legalización de las operadoras informales, o por la inclusión (o adhesión) de los operadores informales a operadoras formales de la zona.

PARROQUIA DE CALDERON (SECTORES INTERNOS)

De acuerdo a los datos recopilados, existe una demanda de transporte público interna en la Parroquia de Calderón que al momento está siendo atendida tanto por operadoras legalmente registradas en la Secretaría de Movilidad, como por asociaciones de hecho informales y personas naturales.

Los moradores de los diversos sectores y barrios de Calderón, cuentan con el servicio de los subsistemas de transporte público: Integrado (Corredor Carcelén – El Ejido,



con 7 rutas alimentadoras), Convencional (con las rutas y operadoras detalladas en el numeral 2.2 del capítulo Antecedentes del presente Informe Técnico; Rural (los servicios internos en la Parroquia son insuficientes para cubrir la demanda de usuarios), por ello es necesario regularizar estos servicios de transporte público legalizando a las asociaciones informales, o por la inclusión (o adhesión) de los operadores informales a operadoras formales de la zona.

4. RECOMENDACIONES

La Secretaría de Movilidad, en su calidad de Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, recomienda lo siguiente:

1. Implementar un servicio de transporte público sobre la avenida Simón Bolívar mediante la creación de las tres rutas descritas: Carapungo – Quitumbe, Carapungo – Cumbayá y Cumbayá – Quitumbe, y de acuerdo a los índices operacionales que se indican en este informe.
2. Implementar un servicio de transporte público interno en la parroquia de Calderón, mediante la creación de las tres rutas descritas: Carapungo – San José de Morán – Luz y Vida; Carapungo – San José de Morán – Pomasqui y; Carapungo – Calderón – Jardines de Babilonia, con lo cual se atienden a los diversos sectores internos de la Parroquia de Calderón que actualmente están servidos por asociaciones de hecho y personas naturales en las rutas descritas en el numeral 2.2. del presente Informe.

Para el efecto, esta Secretaría considera factible llevar a cabo el proceso para la regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, así como en su área de influencia, conforme el estudio técnico aquí expuesto, para lo cual deberá modificarse la ordenanza municipal No. 247, que permita la regularización de personas naturales que hayan venido prestando el servicio de transporte sin el título habilitante correspondiente y que consten además en el inventario realizado por la Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público, así como, la creación de nuevos servicios.

Conforme lo recoge el proyecto de Ordenanza Metropolitana propuesta, quienes accedan a éste proceso deberán conformarse como una Operadora de Transporte Público Intracantonal o en su defecto, adherirse a una debidamente constituida que preste el servicio en el corredor y parroquias determinadas, o en su área de influencia; así mismo, las Operadoras de Transporte Terrestre Público Intracantonal, que prestan el servicio en el corredor y parroquias determinadas, o en su área de influencia, y que se encuentre en la capacidad técnica y operativa para satisfacer las necesidades de servicio podrán acceder al proceso en mención, bajo las condiciones previstas en el proyecto de Ordenanza.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Informe No. SM-DMGM-UPTP-003/2016

La creación de nuevas operadoras de transporte de pasajeros y/o el incremento de registros municipales para las operadoras que legalmente constituidas, estarán sujetos a las especificaciones, índices y normativa establecida en el marco jurídico determinado (Material rodante homologado y calificado, servicio prestado por personas jurídicas legalmente habilitadas sobre la base de un Contrato de Operación que se emitirá y otras que se apliquen a esta modalidad de transporte público).

De acuerdo a lo expuesto en el proyecto de Ordenanza, el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, a través de sus Direcciones respectivas, sería la responsable de elaborar las bases del proceso de regularización de estos nuevos servicios de transporte público.

Ing. Agustín Rivadeneira Donoso
Secretaría de la Movilidad

Revisión: Ing. Roberto Noboa Caviedes
Director de Gestión de la Movilidad

ANEXO No. 1

IMPLANTACION DE SERVICIOS DE
TRANSPORTE PUBLICO EN LA AV. SIMON
BOLIVAR

DISTRITO METROPOLITANO DE
QUITO

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Rutas Informales Actuales

Ruta	Carapungo - A.		Chillogallo - Cumbayá # 1	Chillogallo - Cumbayá # 2	Guajaló - Cumbayá	Guajaló - Granados
	General Guajaló	Carapungo - Cumbayá				
Operadora	Transperiférica Ruta Viva	Transperiférica - Ruta Viva	Transyarac S.A	Tambo - Cumbayá	Aso. Furgonetas Metro Trans	Transperiférica - Transgranados
Longitud (Km) ida + retorno	72.24	45.41	63.3	66.07	51.72	58.48
Tiempo viaje (min)	83	48	73	101	58	58
Flota	55 - 56	32 - 66	36 - 54	20 - 27	47 - 49	18
Capacidad c/unidad	14 - 30	14 - 16	16	33	14	28 - 31
Horario operación	05h30 - 21h00	05h30 - 20h00	05h20 - 20h00	05h00 - 20h30	05h00 - 21h00	06h00 - 10h00 14h30 - 20h30
Pasajeros totales	9 904	5 226	4 398	6 086	3 950	1 850
Tarifa	\$ 0.75	\$ 0.50	\$ 0.50	\$ 0.50	\$ 0.50	\$ 0.50

Flota informal aproximada, actualmente en operación: entre 214 y 299 unidades con una demanda diaria aproximada de 34.751

Fuente: Estudio de Transporte Público Av. Simón Bolívar,
RHV Consultores- Enero 2015

Rutas propuestas

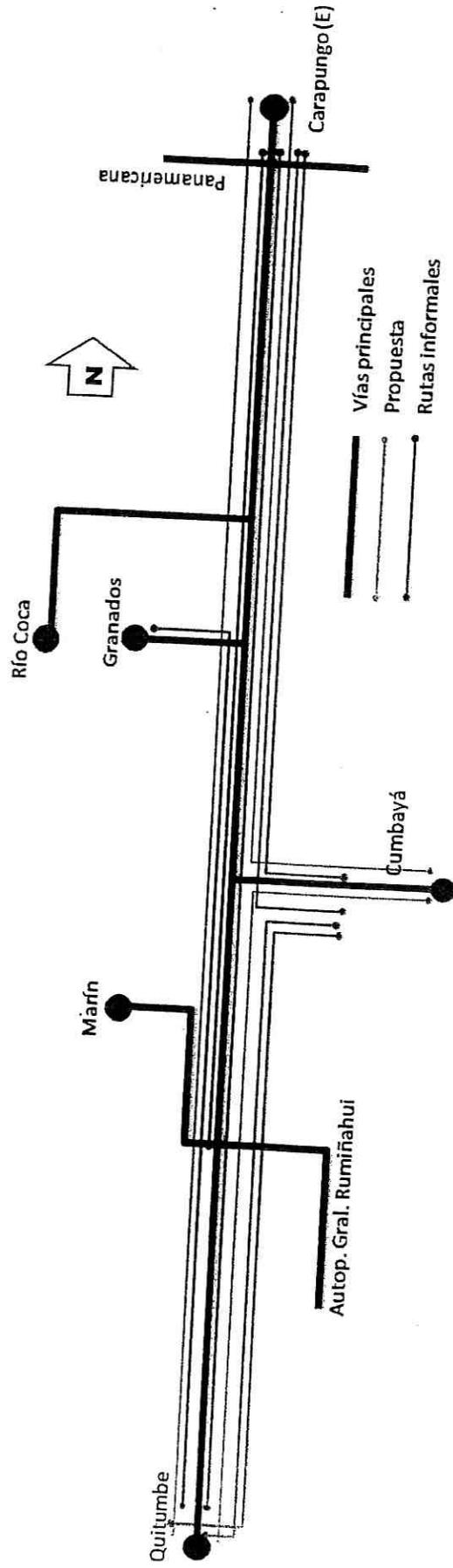
Secretaría de Movilidad

Ruta	Carapungo - Carapungo -		Quitumbe - Cumbayá
	Quitumbe	Cumbayá	
Longitud (Km) ida + retorno	80.24	40.21	68.1
Tiempo viaje (min)	120	60	102
Flota	53	15	60
Capacidad c/unidad	35	35	35
Horario operación	05h30 - 21h00	06h30 - 20h00	05h00 - 21h00
Pasajeros totales	15 130	3 337	14 434

Flota total requerida: 128 minibuses con capacidad de 35 pasajeros solo sentados ; con una demanda diaria aproximada de 34.751.

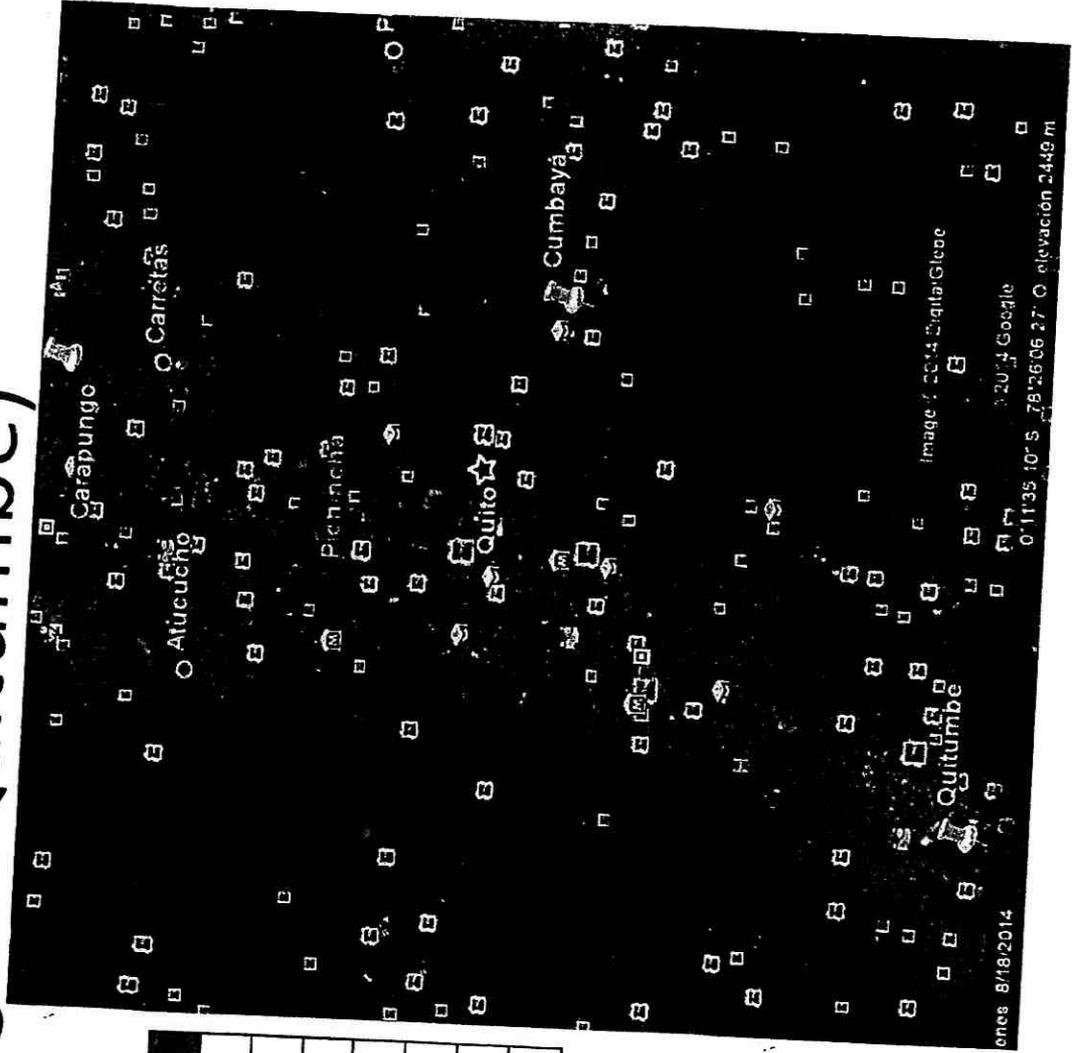
Rutas informales y sus reemplazos propuestos (esquema)

PROPUESTA



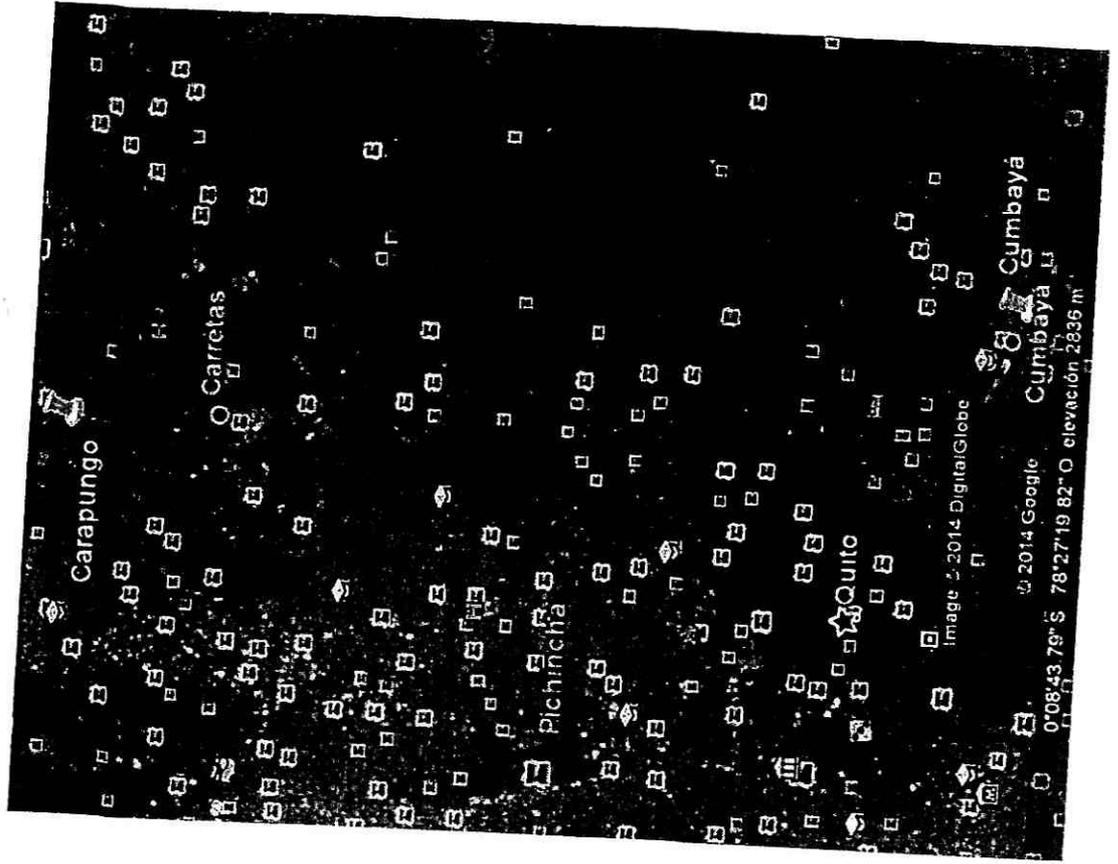
Recorrido propuesto No.1 (Carapungo - Quitumbe)

Carapungo - Quitumbe	
Galo Plaza Lasso	Cóndor Ñan
Jaime Roldós	Av. V. Maldonado
Luis Vacari	Av. Simón Bolívar
Panamericana Norte	Panamericana Norte
Av. Simón Bolívar	Luis Vacari
Av. Morán Valverde	Jaime Roldós
Lira Ñan	Galo Plaza Lasso
Cóndor Ñan	



Recorrido propuesto No.2 (Carapungo - Cumbayá)

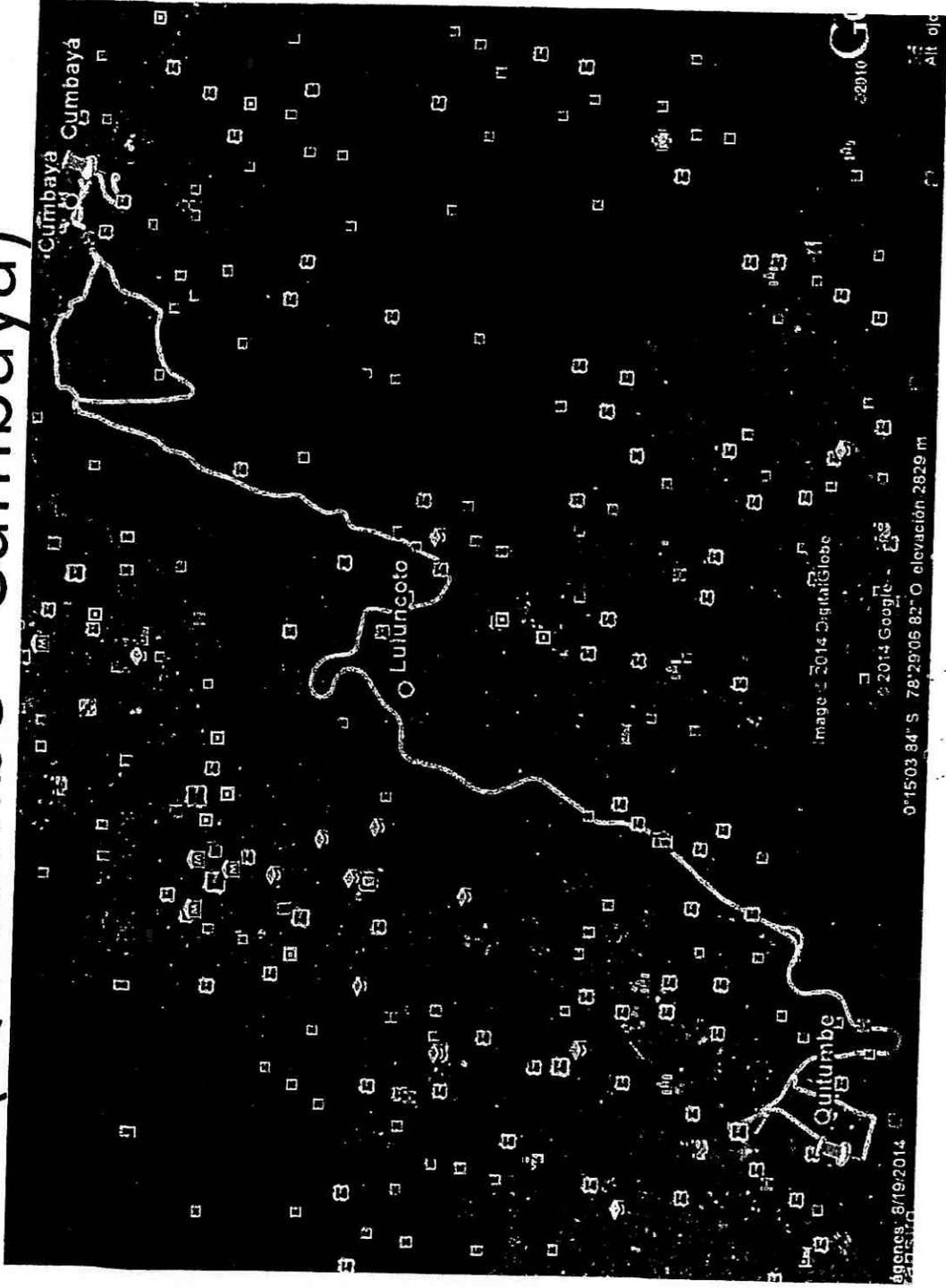
Carapungo - Cumbayá	
Galo Plaza Lasso	Interoceánica Cumbayá
Jaime Roldós	Interoceánica
Luis Vacari	Av. Simón Bolívar
Panamericana Norte	Panamericana Norte
Av. Simón Bolívar	Luis Vacari
Interoceánica	Jaime Roldós
Interoceánica Cumbayá	Galo Plaza Lasso



Recorrido propuesto No.3 (Quitumbe - Cumbayá)

Quitumbe - Cumbayá	
Cóndor Ñan	Interoceánica Cumbayá
Av. V. Maldonado	Manabí
Av. Simón Bolívar	García Moreno
Bernardo de Legarda	vía Línea de Ferrocarril
Aurora Estrada	Gral. E. Alfaro
Gral. E. Alfaro	Belisario Quevedo
Cristo Rey	ruta VIVA
Gral. E. Alfaro	Av. Simón Bolívar
Interoceánica Cumbayá	Av. Morán Valverde
	Llira Ñan
	Cóndor Ñan

Recorrido propuesto No.3 (Quitumbe - Cumbayá)



ANEXO No. 2



Secretaría de
Movilidad

**IMPLANTACION DE SERVICIOS DE
TRANSPORTE PUBLICO EN LOS
SECTORES INTERNOS DE LA
PARROQUIA DE CALDERON**

TRANSPORTE INFORMAL PARROQUIA CALDERÓN

RUTAS DE LAS OPERADORAS FORMALES DE LA ADMINISTRACION ZONAL CALDERÓN

OPERADORA	RUTA	· FLOTA		BARRIOS BENEFICIADOS	OBSERVACIONES
		11 unidades	Total 23 unidades		
SEMGYLLFOR	Carapungo - Terminal Ofelia	11 unidades	Total 23 unidades	Carapungo-La Bota-Carcelén-La Ofelia	Alimentador del Subsistema Corredor Central Norte
	Bicentenario - Ecuador - Carapungo - Ejido	12 unidades		Bicentenario-N. Ecuador-Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y-America-10 de Agosto-El Ejido.	
TRANSPORSEL C.A.	San Juan - San José de Morán - El Ejido			San Juan-San José de Morán-Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y-America-10 de Agosto-El Ejido.	
	Luz y Vida - Nuevo Amanecer - Jardín	24 unidades	Total 37 unidades	Luz y Vida-Nuevo Amanecer-San José de Morán-San Luis-Carapungo-La Bota- P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y-America-10 de Agosto-Mariana de Jesus.	
	Alborada de la Paz - Terminal Norte La "y"	8 unidades		Alborada de la Paz-San Juan-Bellavista-Marianitas-San Luis-Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y	Alimentador del Subsistema Corredor Central Trolebus
COOPERATIVA DE TRANSPORTE SAN JUAN DE CALDERÓN	Divino Niño - Pradera - Terminal Norte La "y"	8 unidades		Jesus del gran poder-San Juan-Bella vista-Marianitas-San Luis-Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y	Alimentador del Subsistema Corredor Central Trolebus
	Ana María - Bellavista - Terminal Microregional La Ofelia	8 unidades	Total 24 unidades	Ana María-Bellavista-San Juan-San José de Morán-San Luis-Carapungo-La Bota-Carcelén-La Ofelia	
	San Juan de Calderón - Calderón	8 unidades		San Juan-Bellavista-Marianitas-Calderón	
	San Juan - San Roque			San Juan-Bellavista-Marianitas-San Luis-Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y-América-Universitaria-San Roque	



TRANSPORTE INFORMAL PARROQUIA CALDERÓN

RUTAS DE LAS OPERADORAS FORMALES DE LA ADMINISTRACIÓN ZONAL CALDERÓN

OPERADORA	RUTA	FLOTA		BARRIOS BENEFICIADOS	OBSERVACIONES
		12 unidades	11 unidades		
COOPERATIVA DE TRANSPORTE CALDERÓN	La Tola - San José - La Y	12 unidades		La Tola-San José de Morán-San Luis- Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos- Rumiñahui-La Y.	
	Calderón - Terminal Ofelia	11 unidades		Calderón-Carapungo-La Bota-Carcelén-La Ofelia	Alimentador del Subsistema Corredor Central Norte
	Carapungo Etapa E - U. Central	10 unidades		Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos- Rumiñahui-La Y-America-10 de Agosto-U. Central	
	El Cisne - Zabala - Terminal Norte La "Y"	10 unidades	Total 82 unidades	El Cisne-Zabala-Marianitas-San Luis- Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos- Rumiñahui-La Y.	Alimentador del Subsistema Corredor Central Trolebus
	Zabala - Terminal Ofelia	12 unidades		Zabala-Marianitas-San Luis-Carapungo-La Bota-Carcelén-La ofelia	Alimentador del Subsistema Corredor Central Norte
	La Cruz - Zabala - Terminal Río Coca	12 unidades		Barrio La Cruz-Zabala-Marianitas-Calderón-	Alimentador del Subsistema Corredor Ecovia
	Collas - Terminal Norte La "Y"	15 unidades		Carapungo-La Bota-Eloy Alfaro-Río Coca. Barrio Utilcar-Calderón-Carapungo-La Bota	Alimentador del Subsistema Corredor Central Trolebus
	Ciudadela Alegria - Parlamento	25 unidades	Total 30 unidades	P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y. Cdia. Alegria-Carapungo-La Bota-Comité del Pueblo-Eloy Alfaro-12 de Octubre- Parlamento.	
	Oyacoto - Mercado de Carapungo	5 unidades		Oyacoto-Calderón-Marianitas-Carapungo- La Bota-Eloy Alfaro	
	Zabala - Gualo	7 unidades	Total 13 unidades	Zabala-Collas-Calderón-Landazuri-Casa tuya-Llano Grande-Llano Chico-Gualo	
KINARA	Capilla - Carapungo	6 unidades		La Capilla-Calderón-Barrio Sierra Hermosa- San Luis-Carapungo-La Bota	
	Llano Grande - Terminal Norte La "Y"	16 unidades	Total 22 unidades	Llano Grande--Carapungo-La Bota-P. de los Recuerdos-Rumiñahui-La Y.	Alimentador del Subsistema Corredor Central Trolebus
COOPERATIVA LLANO GRANDE	Llano Grande - Terminal Río Coca	6 unidades		Llano Grande-Carapungo-La Bota-Eloy Alfaro-Río Coca.	Alimentador del Subsistema Corredor Ecovia
	TOTAL UNIDADES				
		REGULADAS	231		



Secretaría de
Movilidad

TRANSPORTE INFORMAL PARROQUIA CALDERÓN

RUTAS Y FLOTAS DE LAS OPERADORAS INFORMALES				OBSERVACIONES
OPERADORA	RUTA	FLOTA	BARRIOS BENEFICIADOS	
OPERNORTE	San Juan - Calderón	1 unidad	San Juan-Bella vista-Marianitas-Calderón	La compañía no está registrada, por tanto presta un servicio informal. La flota operativa comprende micro buses que han sido adquiridos por el consorcio conformado por las operadoras registradas en la Secretaría de Movilidad como son: Llano Grande, Guadalaajara, San Juan de Calderón, Semgyllfor, Transporsel, Kinara, Flota Pichincha y Calderón. regularizadas.
	Llano Grande - Carapungo	2 unidades	Llano grande-Casa Tuya-Carapungo	
	Oyacoto - Eloy Alfaro	1.unidad	Oyacoto-Calderon-Marianitas-San Luis-Carapungo-La Bota	
KIMERA	Pomasqui - Carapungo	14 unidades	Pomasqui-Santa Rosa-Ciudad Bicentenario-Nuevo Ecuador-Carapungo	Las flotas registradas son las que regularmente operan en cada uno de los servicios, debido a problemas internos en la compañía, acualmente, la flota operativa no tiene un número constante, en todas las rutas detalladas.
	Pomasqui - Calderón	4 unidades	Pomasqui-Santa Rosa-Ciudad Bicentenario-Nuevo Ecuador-San José de Morán-Sierra Hermosa-Calderón	
	Babilonia - Carapungo	12 unidades	Babilonia-Divino Niño-San Juan-Bella vista-Mariana de Jesus-Zabala-Calderón-Carapungo	
	Marianitas - Carapungo	8 unidades	Mariana de Jesus-San José de Morán-Sierra Hermosa-Calderón	
	Luz y Vida - Carapungo	8 unidades	Luz y Vida-Nueva Esperanza-San José de Morán-San Luis-Carapungo	
	TOTAL 46 UNIDADES			
SIRENA EXPRESS	Bonanza - Carapungo	5 unidades	Bonanza-Landazuri-Calderón-Casa Tuya-Llano Grande-Carapungo	La compañía no está registrada, por tanto presta un servicio informal.
	TOTAL 5 UNIDADES			
KINARA		4 unidades	Zabala-Collias-Calderón-Landazuri-Casa Tuya-Llano Grande-Llano Chico-Gualo-La Capilla-Calderón-Barrio Sierra Hermosa-San Luis-Carapungo-La Bota	La operadora Kinara es una operadora legal (tiene autorizadas dos rutas). Sin embargo, tiene 4 (cuatro) unidades que no están autorizadas a trabajar, por tanto, son consideradas como informales.
	TOTAL 4 UNIDADES			
TOTAL 59 UNIDADES				