


Informe No. IC-O-2015-076

COMISIÓN DE MOVILIDAD

ORDENANZA	FECHA	SUMILLA
PRIMER DEBATE		
SEGUNDO DEBATE	04/05/2015	
OBSERVACIONES:		

Señor Alcalde, para su conocimiento y del Concejo Metropolitano de Quito, remitimos el siguiente informe emitido por la Comisión de Movilidad, con las siguientes consideraciones:

1.- ANTECEDENTES:

1.1.- El Concejo Metropolitano de Quito, en sesión extraordinaria de 29 de abril de 2015, conoció en primer debate el proyecto de Ordenanza Metropolitana que crea y regula el subsistema de transporte público de pasajeros por Teleférico, funicular y otros medios similares.

1.2.- En sesión extraordinaria realizada el 30 de abril de 2015, la Comisión de Movilidad, conoció y analizó las observaciones presentadas en primer debate al proyecto en referencia, incorporando los cambios pertinentes.

2.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

Los miembros de la Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria realizada el 30 de abril de 2015, una vez emitidas las observaciones respecto del proyecto en referencia; y, con fundamento en los artículos 57, literal a), 87 literal a) y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, emite **DICTAMEN FAVORABLE**, para que el Concejo Metropolitano conozca, en segundo debate, el proyecto de Ordenanza Metropolitana que crea y regula el subsistema de transporte público de pasajeros por Teleférico, funicular y otros medios similares, conforme el texto que se adjunta al presente informe.

Dictamen que la Comisión pone a consideración del Concejo Metropolitano.

Atentamente,



Lic. Eddy Sánchez
**Presidente de la Comisión de
Movilidad**



Abg. Daniela Chacón
Concejala Metropolitana



Abg. Sergio Garrica Ortiz
Concejal Metropolitano

Adjunto expediente; y, proyecto de Ordenanza.
Abg. Carlos Chávez



SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO

Observaciones Primer Debate Ordenanza Metropolitana que crea y regula el subsistema de Transporte Público de Pasajeros por Teleférico, Funicular y Otros Medios Similares.

Concejal Carlos Páez

1. Incorporar en el Artículo 1 referente al objeto de la Ordenanza debe señalarse que el Subsistema es parte del Sistema Metropolitano de Transporte Público de acuerdo a lo establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 194.
2. Eliminar el artículo 6 del capítulo de definiciones e incorporar las definiciones de los artículos 6 y 19 al final en un solo artículo referente a términos de derechos para mayor precisión.
3. En el artículo 8 de modalidades de gestión en el literal c) se habla de gestión integral se debe aclarar que implica la gestión integral, debido que en el régimen jurídico del Sistema Integral Metropolitano de Transporte Público asigna responsabilidades que son indelegables a la autoridad pública, por ejemplo el hecho de dictar políticas o fijar condiciones del servicio, porque al señalar la gestión integral directa por el sector privado podría prestarse a confusión y podría parecer que el sector privado va a establecer las condiciones del servicio, los niveles de articulación con el resto de elementos del sistema, las políticas tarifarias y otros. Debería incorporarse que eventualmente la Autoridad Pública puede delegar en cualquiera de las modalidades de transporte público al privado mediante un Contrato de Operación de acuerdo a lo establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 194 y lo establecido en la Ley Orgánica de Tránsito.
4. En el artículo 11 establecer la vinculación que tiene el subsistema con el resto de elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público, como el caso de las troncales y como se conecta con la red vial para evitar el colapso del mismo. Incorporar en el artículo 11 una disposición que los estudios de movilidad señale cual es el vínculo del subsistema como los demás elementos.

Concejala Soledad Benítez:

1. Considerar que el Subsistema es parte del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano.
2. Incorporar en los considerandos los artículos 566 y 567 del COOTAD que hacen mención a las tasas municipales y metropolitanas. Además definir el mecanismo para las tasas en caso de que opere o administre el sistema un privado.
3. En el artículo 12 definir quién va a asumir los gastos de esta infraestructura en la modalidad público-privado o privado.

4. En el artículo 15 referente a la afectación expropiación de bienes inmuebles privados, señalar en caso de que administre un privado, en caso de expropiación cuál sería la figura jurídica para expropiar ese bien o entregar a un privado.
5. En la Disposición General Segunda se establece sobre la obtención de la Licencia Metropolitana Urbanística (LMU), en caso que opere el sistema el Municipio se contradice con lo establecido en el artículo 56 literal c) de la Ordenanza Metropolitana No. 156 ya que al público lo exonera de esa Licencia.
6. En el Modelo de Gestión establecer en una disposición transitoria en que tiempo se trabajará en ese modelo de Gestión.

Concejal Pedro Freire

1. En el artículo 13, literal d) reemplazar las palabras "*predios inventariados*" por "*bienes inmuebles inventariados*"
2. Eliminar los artículo 15, 16 y 17, y resumir en un solo artículo por lo siguiente:
"Artículo. 15.- Afectación y Expropiación de Inmuebles Privados.- Si la afectación se diera en bienes inmuebles de propiedad privada, la máxima Autoridad Administrativa del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, resolverá la Declaratoria de Utilidad Pública con fines de expropiación de la parte afectada y si fuera indispensable para la ejecución de la obra destinada al servicio público se impondrán las servidumbres reales necesarias para el efecto de conformidad con la normativa legal vigente.

Concejala Anabel hermosa

1. Se determine la figura de boleto único ya que es parte del Sistema Integrado de Transporte para la ciudad.
2. En el Artículo 8 en las modalidades de gestión, se debe aclarar la responsabilidad de la Administración Municipal como Autoridad la definición de políticas y directrices.
3. En el artículo 12 se debe considerar la infraestructura actual del sistema establecer estándares y modelos de un sistema integrado.

Concejal Patricio Ubidia

1. Eliminar el literal c) del artículo 8, debido que hace mención a una concesión expresa.

Concejala Luisa Maldonado

1. Incorporar en el texto lo establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 406, alianzas estratégicas entre las empresas públicas, privadas y de la economía popular y solidaria, por tal razón tomar en cuenta en los artículos 7 y 8.
2. En el artículo 17 compensación no cabe de acuerdo al informe de la Procuraduría Metropolitana.
3. Se aclare en el artículo 14 como se va a realizar la aportación de inmuebles públicos al proyecto.

Concejala Carla Cevallos:

1. Tomar en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad y adultos mayores tanto en las tarifas como en las infraestructuras.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR TELEFÉRICO, FUNICULAR Y OTROS MEDIOS SIMILARES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Distrito Metropolitano de Quito constituye un importante nodo que articula varias parroquias rurales, cantones y provincias del país. Además, su condición de capital política administrativa, la dinámica y escala de su economía y su conectividad regional, nacional e internacional lo definen como un Distrito de concentración de actividades, de infraestructura y de servicios, de articulación regional y de influencia y representación nacional.

El Distrito Metropolitano de Quito tiene una circunscripción territorial de 4.235,2 km², con una población actual de 2'414.585 habitantes, de los cuales el 70 % (1'688.628 habitantes) se concentra en las parroquias urbanas de Quito y el restante 30% (725.757 habitantes) en el área rural. (Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2025)

Uno de los principios fundamentales de la planificación estratégica constantes en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento del Territorio, en función del fortalecimiento de las múltiples centralidades de Quito, establece que un mejor funcionamiento de la ciudad es posible si todos los ciudadanos encuentran a proximidad –y, de ser posible, a distancias caminables– los servicios y alternativas laborales que actualmente solo consiguen recorriendo largos y costosos trayectos.

Para el efecto, Quito debe pasar de ser una ciudad monocéntrica, con un único núcleo en su zona centro-norte moderno, a una ciudad con varios polos de desarrollo, de servicios y de espacios públicos. Este desafío, sin duda uno de los mayores de la planificación urbana, requiere concentrar importantes inversiones públicas y privadas en zonas que tienen la capacidad de atraer y convocar a los ciudadanos. Bajo esta perspectiva, los sistemas de transporte público –principalmente el Metro y los BRT– son vectores imprescindibles para el desarrollo de las nuevas centralidades de Quito.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

El desarrollo urbano de la ciudad de Quito se ha producido históricamente siguiendo principalmente el eje Norte - Sur a partir de su Centro Histórico, condicionada por las limitaciones topográficas de la ciudad que la han definido como una urbe alargada, de aproximadamente treinta y cinco (35) kilómetros de largo y un promedio en su ancho de tres punto seis (3.6) kilómetros; situación que ha generado que la mayoría de servicios de transporte público tengan esta orientación, limitando la movilidad transversal este-oeste y viceversa, considerando que las rutas de transporte público urbano en un 95% son longitudinales y en un 5% transversales. (Plan Maestro de Movilidad 2009)

El modelo de Quito como ciudad central compacta y longitudinal ha configurado una estructura vial que responde a dicho modelo, caracterizado por una articulación que favorece principalmente la conexión del espacio centro-norte de la ciudad. Al contrario las conexiones transversales dificultan la articulación Este-Oeste. Esta característica del territorio obstaculiza la concreción de oportunidades transversales de desarrollo social y productivo que pudieran surgir a consecuencia de la actual distribución de la población y la economía sobre el territorio.

La ciudad de Quito en las últimas décadas ha experimentado un desarrollo urbanístico de crecimiento territorial expansivo y, en algunos sectores muy dispersos, este modelo de desarrollo urbano ha dado como resultado una ocupación extensiva de grandes concentraciones de asentamientos humanos o barrios con usos residenciales y con altas densidades de población, sobre todo en las zonas de las laderas del Pichincha y del sur oriente de la ciudad.

Una de las consecuencias de esta expansión son las inequidades en cuanto a servicios, áreas verdes e infraestructuras, una movilidad poco eficiente y condiciones tanto económicas como ambientales desfavorables para la calidad de vida de sus habitantes. Otros factores importantes son, la oportunidad de empleo y acceso a servicios y la desigual distribución de los diferentes equipamientos, que no responden a la distribución de la población en el territorio, así como la calidad de los mismos. Estos factores provocan grandes desplazamientos de población a sus lugares de empleo y a los equipamientos de mayor calidad, ocasionando a la ciudad problemas de movilidad, con el consecuente costo económico y social.

La mayor concentración del comercio, servicios públicos y privados, equipamientos distritales y la mayoría de los edificios administrativos e institucionales se sitúan al interior del denominado hipercentro. Este sector es el que mayor atracción de viajes genera en el Distrito Metropolitano de Quito, donde se indica que el 45% del total de viajes atraídos en transporte colectivo se realizan hacia esta zona, así como también el 55% de los

ORDENANZA METROPOLITANA No.

viajes atraídos en transporte individual. (Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2025) De todos estos, más de la mitad se originan dentro de la misma zona, lo que explica las difíciles condiciones de tráfico que se presentan en su accesibilidad.

Mediante Decreto Ejecutivo 3304 publicado en el Registro Oficial 840 de 12 de diciembre de 1995, referente al Transporte Terrestre en el Cantón Quito, se transfirió al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, entre otras, las siguientes atribuciones: organizar, reglamentar, planificar y fiscalizar las actividades, operaciones y servicios del transporte terrestre, público y privado.

La partición modal de los viajes motorizados determina que aproximadamente el 27% se realiza en vehículo individual y el 73% de ellos se realiza en transporte público (Estudio de la Primera Línea del Metro 2011) cuya demanda está servida, actualmente, por las líneas de buses convencionales y los cuatro corredores de transporte masivo tipo BRT: Corredor Central - Trolebús; Corredor Nor Oriental - Ecovía y su continuación hacia el sur, el Corredor Sur Oriental; el corredor Central Norte y el Corredor Sur Occidental (Fase I de operación). De otra parte, el crecimiento del parque vehicular de Quito que oscila entre el 8 y 10% anual, está creando serios problemas de congestionamiento del tránsito, generando ingentes demoras en los desplazamientos de los ciudadanos.

Siguiendo los lineamientos del Plan de Trabajo de la Administración Municipal en el ámbito del mejoramiento de los sistemas de transporte público, se hace necesaria la implementación de un nuevo subsistema de transporte público que permita dotar de un servicio moderno y conexo a los sitios de difícil accesibilidad vehicular y especiales condiciones topográficas.

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 66 numeral 25, reconoce y garantiza a las personas el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato; en concordancia con lo previsto en el artículo 394 que dice: *"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."*

Además, siendo facultad constitucional de los Gobiernos Municipales, conforme el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, el planificar, regular y controlar el tránsito y

ORDENANZA METROPOLITANA No.

el transporte público dentro de su territorio cantonal, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito con el fin de mejorar la movilidad de los habitantes de los sectores periféricos urbanos de la ciudad, ha planteado a través de la Secretaría de Movilidad, el proyecto de transporte por teleférico, funicular y otros medios similares, inédito en nuestro medio, que tiene como objetivo la mejora sustancial del sistema de transporte público en zonas especiales de la ciudad.

Conforme la definición constante en la ordenanza 194 del Concejo Metropolitano de Quito, sancionada el 13 de marzo de 2012, al ser el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros el conjunto de componentes y/o elementos interrelacionados que permiten garantizar y proveer, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, es indispensable que se incluya en su organización el subsistema de transporte por teleférico, funicular y otros medios similares, sobre el cual deben establecerse mecanismos adecuados para su implementación, operación y optimización del servicio.

La disminución considerable en los tiempos de los desplazamientos actuales de los servicios convencionales en contraste con el sistema de transporte por cable, se traducen en un beneficio social cuantificable, así como la mejora en los niveles de servicio, el incremento de seguridad a los ciudadanos del sistema de transporte público, la reducción en los actuales tiempos de viaje, la integración al sistema Transporte Público de la ciudad y menor contaminación por motorización, son algunas de las razones que vuelven al subsistema propuesto un aporte a la movilidad de la ciudad, además del impacto social en la mejora de la calidad de vida de los sectores y zonas periféricas.

La implementación de los proyectos que tengan por objeto operar el subsistema de transporte deberá contemplar el desarrollo de un modelo de gestión que se apegue al marco legal vigente, en cuanto a su iniciativa, contenido, financiamiento, cooperación e impacto posterior, por lo que es necesario contar con la participación activa de las entidades municipales y las empresas metropolitanas vinculadas a la movilidad, ambiente, territorio, vivienda y demás que participen activamente en la planificación de la ciudad, de tal forma que garantice la debida ejecución del subsistema.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito conforme la Constitución tiene competencias en la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial dentro de la jurisdicción cantonal; en este aspecto, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 56 establece que el servicio de transporte público *"Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

preestablecidas"; bajo esta premisa, es indispensable que el Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, conozca y apruebe el siguiente proyecto de Ordenanza Metropolitana por la cual se reglamenta la implementación y operación del subsistema de transporte público por cable, su desarrollo urbanístico, su modelo de gestión y la prestación del servicio, conforme las normas de uso, ocupación e intervención del suelo y del espacio aéreo, al amparo de las facultades que le atribuyen el artículo 8, numerales 1 y 6 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; y, el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización - COOTAD.

SEGUNDO DEBATE

ORDENANZA METROPOLITANA No.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que**, la Constitución de la República del Ecuador (en adelante "Constitución") en su artículo 4 establece que el territorio nacional *"comprende el espacio continental y marítimo, las islas adyacentes, el mar territorial, el Archipiélago de Galápagos, el suelo, la plataforma submarina, el subsuelo y el espacio suprayacente continental, insular y marítimo"*;
- Que**, de conformidad con el artículo 238 de la Constitución, los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera;
- Que**, el artículo 316 de la Constitución determina que *"el Estado podrá delegar la participación en los sectores estratégicos y servicios públicos a empresas mixtas en las cuales tenga mayoría accionaria"*, que *"la delegación se sujetará al interés nacional y respetará los plazos y límites fijados en la ley para cada sector estratégico"*; y, que *"el Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de estas actividades, en los casos que establezca la ley"*;
- 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 Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante "COOTAD") establece en el artículo 54, literal f, que son funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal, entre otras, la de ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios 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**, los literales a) y f) del artículo 55 del COOTAD establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal: *"a) planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad"; y "f) planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción";

- Que,** el artículo 57, literales a) y x), en concordancia con el artículo 87, literales a) y v) del COOTAD, establecen que las funciones del Concejo Municipal, entre otras, son: "a) El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones"; (...) x) Regular y controlar, mediante la normativa cantonal correspondiente, el uso del suelo en el territorio del cantón, de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra";
- Que,** conforme lo establece el artículo 130 del COOTAD, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales la planificación, regulación y control del tránsito, transporte y la seguridad vial dentro de su territorio cantonal, y que dichos gobiernos "definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley";
- Que,** el artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá, entre otras, con las finalidades de regular el uso y la adecuada ocupación del suelo;
- Que,** el artículo 35 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas establece que "las empresas públicas tienen capacidad asociativa para el cumplimiento de sus fines y objetivos empresariales y en consecuencia para la celebración de los contratos que se requieran, para cuyo efecto podrán constituir cualquier tipo de asociación, alianzas estratégicas, sociedades de economía mixta con sectores públicos o privados en el ámbito nacional o internacional o del sector de la economía popular y solidaria";
- Que,** el artículo 36 del mismo cuerpo legal indica que "para ampliar sus actividades, acceder a tecnologías avanzadas y alcanzar las metas de productividad y eficiencia en todos los ámbitos de sus actividades, las empresas públicas gozarán de capacidad asociativa, entendida ésta como la facultad empresarial para asociarse en consorcios, alianzas estratégicas, conformar empresas de economía mixta en asocio con empresas privadas o públicas, nacionales o extranjeras, constituir subsidiarias, adquirir acciones y/o participaciones en empresas nacionales y extranjeras y en general optar por cualquier otra figura asociativa que se considere pertinente conforme a lo dispuesto en los artículos 315 y 316 de la Constitución de la República";

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Que, el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones establece que de forma excepcional *“cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas, el Estado o sus instituciones podrán delegar a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos de electricidad, vialidad, infraestructuras portuarias o aeroportuarias, ferroviarias y otros”*; y, que *“la modalidad de delegación podrá ser la de concesión, asociación, alianza estratégica, u otras formas contractuales de acuerdo a la ley”*;

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 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 (...) 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 para entre otras: *“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;”* y, *“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;”*;

Que, el mismo cuerpo legal en su artículo 56 establece que el servicio de transporte público *“Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas”*;

Que, a través del Decreto Ejecutivo No. 582 de 18 de febrero de 2015 se expidió el Reglamento del Régimen de Colaboración Público-Privada, en el que se establece que dicha colaboración puede darse en cualquier proyecto relacionado con sectores estratégicos, servicios públicos o cualquier otro servicio de interés general;

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- Que**, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en su Libro innumerado "Del Régimen Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito", incorporado mediante Ordenanza Metropolitana No. 0172, sancionada el 30 de diciembre de 2011, en su artículo innumerado (7) establece que suelo *"es el soporte físico territorial, incluidos el subsuelo y el espacio aéreo urbano, para la implantación de los diferentes usos y actividades"*, y cuya autorización para tal fin, se dará en concordancia con el libro primero del mismo cuerpo legal;
- Que**, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en su Libro innumerado "Del Espacio Público", incorporado mediante Ordenanza Metropolitana No. 0172, de 30 de diciembre de 2011, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 0432, de 20 de septiembre de 2013, en su artículo innumerado (1) establece que espacio público *"constituye el espacio físico aéreo, en superficie o subsuelo que constituye el escenario de la interacción social cotidiana y en cuyo contexto los ciudadanos ejercen su derecho a la ciudad"* y que *"incorporará elementos urbanísticos, arquitectónicos, paisajísticos y naturales, y permitirá la relación e integración de las áreas, y equipamientos del Distrito Metropolitano de Quito"*;
- Que**, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en su Libro innumerado "Del Espacio Público", incorporado mediante Ordenanza Metropolitana No. 0172, de 30 de diciembre de 2011, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 0432, de 20 de septiembre de 2013, en su artículo innumerado (4) establece que el espacio público debe ser planeado, diseñado, construido y adecuado de tal manera que *"permita la circulación de medios de transporte alternativo no motorizados, de conformidad con las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo y normas específicas sobre la materia"*;
- 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**, la Ordenanza Metropolitana No. 301, de 4 de septiembre de 2009, que establece el régimen común para la organización y funcionamiento de las empresas públicas metropolitanas, dispone que dichas empresas se regirán, además de por la normativa municipal, por la Ley Orgánica de Empresas Públicas;
- Que**, la Ordenanza Metropolitana No. 406, de 13 de junio de 2013, Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 301, antes mencionada, mediante su artículo 2 incorpora dentro del régimen común de las empresas públicas metropolitanas el

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Parágrafo 5, relativo al régimen de colaboración público privada y de la economía popular y solidaria de las empresas públicas metropolitanas;

Que, la Ordenanza Metropolitana No. 041, que aprueba el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, establece en la política de movilidad M1, Objetivo 1.1. Línea de acción estratégica No. 1: *“Disponer operativamente de la Primera Línea del Metro de Quito y un sistema de metrocables con el propósito de incidir en los tiempos de viajes”*; y,

Que, el desarrollo de nuevos y mejores métodos de transporte masivo de pasajeros es una necesidad primordial de los habitantes de la ciudad, especialmente la implementación de un sistema que permita dar una solución al transporte en el eje transversal de la ciudad y conexión con sus barrios periféricos.

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 266 de la Constitución de la República del Ecuador, en concordancia con el último inciso del artículo 264 del mismo cuerpo legal; el artículo 8, numeral 1 y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 57, literal a), 87, literal a), y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE CREA Y REGULA EL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR TELEFÉRICO, FUNICULAR Y OTROS MEDIOS SIMILARES – QUITO CABLES

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Artículo 1.- Objeto.- La presente Ordenanza Metropolitana tiene por objeto establecer el marco jurídico metropolitano para la implementación y operación del Subsistema de transporte de pasajeros por teleférico, funicular y otros medios similares, denominado Quito Cables, como parte del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, su desarrollo urbanístico y su modelo de gestión, así como a las prestadoras de este servicio a fin de que ofrezcan un servicio eficiente, seguro, oportuno y de calidad.

Así mismo, establece las disposiciones y normas de uso, ocupación e intervención del suelo y del espacio aéreo que garanticen un adecuado funcionamiento de las líneas de

ORDENANZA METROPOLITANA No.

transporte; y, el mecanismo para la determinación de las afectaciones derivadas de la implementación del sistema de transporte público por cable.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación.- Las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza Metropolitana se aplicarán integralmente al subsistema de transporte público de pasajeros por cable del Distrito Metropolitano de Quito, en lo referente al diseño, planificación, estrategias, implementación, evaluación y monitoreo del desempeño de los prestadores del servicio, así como del impacto de éste en la comunidad, ejecución, operación y la explotación del subsistema en general.

CAPÍTULO II

DEFINICIONES

Artículo 3.- Definiciones: Para efectos de aplicación de la presente Ordenanza se observarán las siguientes definiciones:

- a) **Cabinas:** En ascensores, teleféricos y otros medios de desplazamiento similares, recinto en el que se trasladan las personas.
- b) **Cota:** Altura o nivel en una escala de valores, altura de un punto sobre un plano horizontal de referencia.
- c) **Bandas:** Zona limitada por cada uno de los dos lados más largos de un campo, intervalo definido en el campo de variación de una magnitud física.
- d) **Banda de edificabilidad máxima.-** Espacio comprendido entre el nivel natural del terreno y la altura máxima de edificabilidad permitida por la norma o por las condiciones técnicas del sistema de transporte, para las construcciones privadas o públicas situadas bajo la línea de transporte o en el área de influencia determinada por el proyecto.
- e) **Banda de seguridad del espacio aéreo.-** Inicia desde la altura máxima de edificabilidad antes referida, hasta la cota inferior de la infraestructura que se encuentra suspendida por el sistema de cables, incluido un galibo de seguridad.
- f) **Banda de infraestructura y servicios.-** Contiene el sistema suspendido de infraestructura de la línea de transporte.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- g) **Edificabilidad:** Posibilidad de edificación sobre un suelo según las normas urbanísticas.
- h) **Galibo de seguridad:** Zona geométrica libre de obstáculos alrededor de un sitio.

Artículo 4.- Del subsistema.- El subsistema de transporte público de pasajeros por cable constituye un transporte masivo eléctrico que busca dar solución al traslado de las ciudadanas y los ciudadanos del Distrito Metropolitano de Quito, así como mejorar la conectividad con los barrios periféricos de la ciudad. Para ello, se podrá recurrir, entre otros, a los siguientes tipos de transporte por cable:

- a. **TELEFÉRICO:** Sistema compuesto, de una o varias cabinas circulantes que van y vuelven sobre uno o varios cables de soporte y se moviliza por uno o varios cables tractores.
- b. **TELECABINA DESEMBRAGABLE:** Sistema compuesto de cabinas, en donde el número de éstas depende de la longitud y la capacidad propuesta para el sistema de transporte. Estas cabinas circulan entre estaciones en las cuales los pasajeros pueden entrar o salir de las cabinas. Dependiendo del tipo de telecabina, éstas pueden ser sostenidas por uno o varios cables de soporte y moverse gracias a uno o varios cables tractores.
- c. **FUNICULAR:** Sistema que consiste en vehículos tirados y sustentados por cable que transmiten la tracción al vehículo que se desplaza sobre rieles instalados a nivel inmediato con la vía, sobre una estructura fija.
- d. **BUS AÉREO:** Sistema de transporte que viaja y se moviliza en una estructura elevada a un nivel superior del suelo o calles en superficie.

Artículo 5.- Espacio aéreo.- Para los efectos de la presente Ordenanza Metropolitana, se define como espacio aéreo al espacio comprendido entre la cota más alta requerida por el sistema de transporte y su proyección hacia el nivel natural del terreno a lo largo del trazado y en la franja comprendida por el ancho establecido. Comprende a la línea de transporte e infraestructura, tales como torres, estaciones, edificios técnicos, cables, entre otros elementos, cuya sección medida en planta es de al menos veinte (20) metros (diez metros a cada lado, medidos desde el eje), de altura variable, aplicable a toda su longitud de recorrido.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

CAPÍTULO III

INICIATIVA, IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

Artículo 6.- Iniciativa.- La iniciativa para la implementación o ejecución de un proyecto integrante del subsistema de transporte público de pasajeros por cable, podrá corresponder a las empresas públicas metropolitanas que tengan competencia o a cualquier persona jurídica, nacional o extranjera, que acredite la suficiente capacidad legal, técnica y económica, siguiendo los procedimientos contemplados para el efecto en la legislación vigente.

En caso de que los informes técnicos y jurídicos determinen que el proyecto deberá contar con la participación de más de una empresa pública metropolitana, éste será considerado por sus respectivos directorios.

Las empresas públicas metropolitanas podrán hacer uso de su capacidad asociativa para constituir, conforme a la legislación vigente, cualquier tipo de asociación, alianzas estratégicas, sociedades de economía mixta y demás tipos de colaboración público – privada y/o de la economía popular y solidaria, dentro del ámbito de sus competencias acorde la normativa nacional y metropolitana vigente.

Artículo 7.- Modalidades de gestión.- Toda iniciativa del subsistema de transporte de pasajeros por cable podrá ser implementada bajo cualquiera de las siguientes modalidades:

- a) Gestión integral directa del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de cualquiera de sus empresas públicas metropolitanas;
- b) Conformación de una alianza público – privada y/o de la economía popular y solidaria, observando para el efecto la legislación vigente en la materia; o,
- c) Gestión integral directa por parte del sector privado.

Artículo 8.- Líneas, estaciones y paradas.- La aprobación y modificación de las líneas, estaciones y paradas del subsistema de transporte por cable, así como la regulación y monitoreo de la operación, corresponderá al administrador del sistema de transporte, previa emisión de los informes técnicos y legales correspondientes.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

CAPÍTULO IV

PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO

Artículo 9.- Usos de suelo y zonificación.- Los usos de suelo aplicables a los predios donde se implantarán las paradas y estaciones del subsistema de transporte de pasajeros serán: equipamiento, comercio y servicios de carácter zonal, sectorial y barrial. De requerirse otros usos complementarios, estos podrán ser asignados por la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda mediante la respectiva resolución y aprobación del Concejo Metropolitano, previo informe favorable de la Comisión de Uso del Suelo.

Artículo 10.- De la movilidad.- Para definir las condiciones de movilidad que permitan el acceso a la infraestructura del subsistema de transporte de pasajeros por cable, tanto en los puntos de origen como en los de destino, se deberá considerar el análisis de los siguientes componentes: red vial existente; accesibilidad; estacionamientos; y, transporte motorizado y no motorizado. El desarrollo de los mismos estará a cargo de la Secretaría encargada de la movilidad.

Artículo 11.- De la infraestructura básica y los servicios.- Se deberá adecuar la capacidad de carga de las redes de infraestructura y servicios básicos existentes para soportar la demanda que genere el proyecto, implementando especialmente infraestructura propicia para atender las necesidades de las personas con discapacidad.

CAPÍTULO V

AFECTACIONES Y PAGO

Artículo 12.- De las afectaciones.- Las afectaciones a los predios e inmuebles estarán determinadas en función del trazado de la línea de transporte y de la implantación de su infraestructura, según los siguientes casos:

- a. **Afectaciones por el espacio aéreo:** Los predios que tengan esta afectación solicitarán el informe preceptivo para determinar la cota máxima de edificabilidad, emitido por la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.
- b. **Afectaciones por implantación de torres:** Los predios afectados por la implantación de una torre, respetarán las áreas de afectación y retiros obligatorios de construcción. La afectación deberá considerar la servidumbre de paso, a través de una vía pública.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- c. **En el área de las estaciones y paradas:** Los predios afectados por la implantación de las estaciones o paradas considerarán un área perimetral destinada a espacio público.
- d. **Afectaciones en bienes inmuebles inventariados:** Las intervenciones que se ejecuten sobre bienes inmuebles inventariados o los que se encuentran en áreas históricas deberán contar con la respectiva aprobación por parte de la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio del Concejo Metropolitano de Quito.

Las afectaciones referidas en este artículo deberán ser normadas en el respectivo Reglamento que sobre la materia se emita.

Artículo 13.- Aportación y afectación de inmuebles públicos.- En caso de que las líneas del sistema de transporte por cable aprobadas afecten de algún modo a bienes inmuebles municipales, de uso privado o de uso público, las obras se ejecutarán previa resolución del Concejo Metropolitano, considerando para el efecto los requisitos establecidos en la normativa nacional y metropolitana vigente en la materia.

Artículo 14.- Afectación y expropiación de inmuebles privados.- Si la afectación se diera en bienes inmuebles de propiedad privada, la máxima Autoridad Administrativa del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, resolverá la Declaratoria de Utilidad Pública con fines de expropiación de la parte afectada y si fuera indispensable para la ejecución de la obra destinada al servicio público, se impondrán las servidumbres reales necesarias para el efecto, de conformidad con la normativa legal vigente.

Artículo 15.- Procedimiento.- El procedimiento a seguir para proceder con los pagos de las expropiaciones efectuadas, se regirá a las normas establecidas en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y la normativa metropolitana vigente.

Artículo 16.- Derecho de uso de línea.- Se entiende por derecho de uso de línea al derecho real del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para utilizar el espacio aéreo, tomando en cuenta las necesidades del funcionamiento del sistema de transporte público Quito Cables.

El derecho de uso de línea de transporte se aplica a las bandas ilustradas en el anexo 1 de la presente Ordenanza Metropolitana, cuyo metraje deberá constar normado en el respectivo Reglamento que se expida sobre la materia.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Conforme a las disposiciones del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, el derecho de uso de línea, fuera de la banda máxima de edificabilidad legalmente autorizada a los particulares, constituye espacio público. En consecuencia, el paso de las líneas de transporte de pasajeros por cable por sobre dicha banda de edificabilidad se entenderá como uso legal y legítimo de espacio público por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y, por tanto, no da derecho a persona alguna a exigir pago de ninguna especie por dicha circulación.

Disposiciones Generales.-

Primera - La Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, previo informe de la Comisión de Uso de Suelo, actualizará el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) considerando los usos de suelo y afectaciones aplicables a los predios comprendidos en los trazados de las líneas del sistema de transporte público por cable y en el área de influencia de sus estaciones y paradas.

Segunda: Todas las actuaciones en el territorio para la utilización, aprovechamiento y habilitación del suelo, y para edificaciones, deberán obtener la Licencia Metropolitana Urbanística (LMU) correspondiente de acuerdo a lo que establece la Ordenanza Metropolitana No. 156, de 16 de diciembre de 2011, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 0433, de 20 de septiembre de 2013.

Para el caso de la aprobación de las estaciones y paradas, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda emitirá el informe preceptivo de los componentes urbanos arquitectónicos e ingenierías requeridas, previo a la obtención de la licencia metropolitana urbanística (LMU) emitida por la entidad correspondiente.

Disposición Transitoria Única: Encárguese a la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, para que en el plazo de hasta noventa (90) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, expida el reglamento que establezca las condiciones de servicio y demás normas técnicas aplicables al Subsistema de Transporte Público de pasajeros por Cable, teleféricos, funiculares y otros medios similares, denominado "Quito Cables", de conformidad y en el marco de lo dispuesto en ésta Ordenanza y en la normativa metropolitana vigente.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Disposiciones Reformatorias.-

Primera: Refórmese el numeral 2 del artículo 3 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, sancionada el 13 de marzo de 2012, sustituyendo la palabra "tres" por la palabra "cuatro";

Segunda: Agréguese a continuación del literal c), del artículo 3 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, sancionada el 13 de marzo de 2012, el subsistema de transporte Público de pasajeros por cable al tenor del siguiente texto:

"d) Subsistema de transporte público de pasajeros por cable, que comprende el servicio prestado a través de teleféricos, telecabinas desembragables, funiculares y otros medios similares que, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Quito Cables"."

Tercera: Refórmese el numeral 1 del artículo 21 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, sancionada el 13 de marzo de 2012, sustituyendo la frase "en los Subsistemas de Transporte Metrobús-Q o Transporte Convencional o sus componentes" por la frase "en los Subsistemas de Transporte Metrobús-Q, Transporte Convencional, Quito Cables o sus componentes".

Disposición derogatoria.- Toda disposición contraria a la presente Ordenanza Metropolitana quedará automáticamente derogada.

Disposición Final.- La presente Ordenanza Metropolitana entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y dominio web de la Municipalidad.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el xx de xxxxxx de 2015.

Abg. Daniela Chacón Arias
Primera Vicepresidenta del Concejo Metropolitano
de Quito

Dr. Mauricio Bustamante Holguín
Secretario General del Concejo Metropolitano de
Quito

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de xxx y xx de xxxx de 2015.- Quito,

ORDENANZA METROPOLITANA No.

**Dr. Mauricio Bustamante Holguín
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito,

EJECÚTESE:

**Dr. Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Mauricio Rodas Espinel, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el
.- Distrito Metropolitano de Quito,

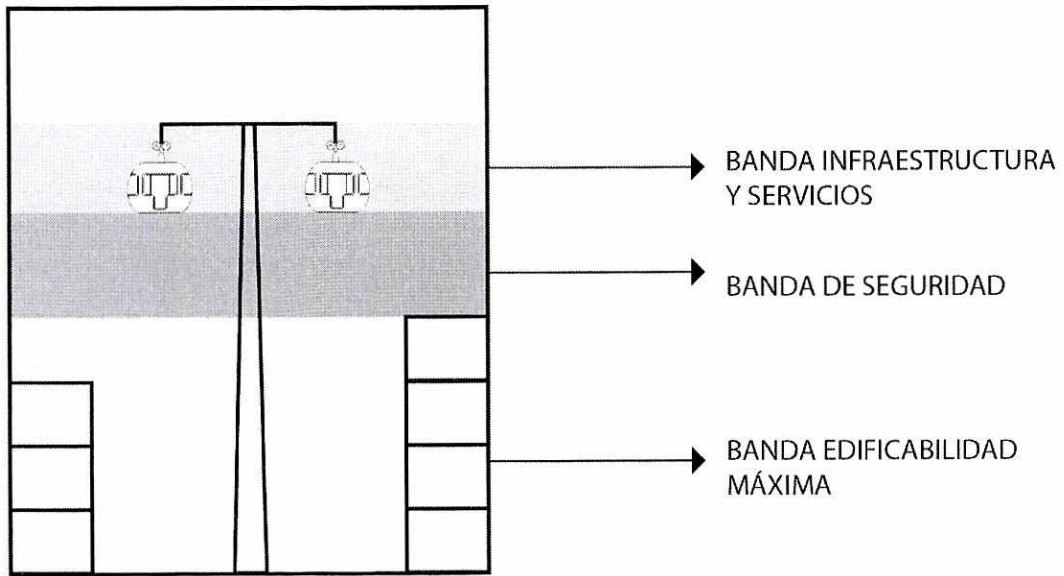
**Dr. Mauricio Bustamante Holguín
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

SEGUNDO DEBATE

ORDENANZA METROPOLITANA No.

ANEXO 1

**BANDAS COMPRENDIDAS EN
EL ESPACIO AEREO**



SEGU

^