# LIBRO IV.2

# DE LA MOVILIDAD

# TÍTULO I[[1]](#footnote-1)

# DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

# CAPÍTULO I

# NORMAS GENERALES

# SECCIÓN I

# DEFINICIÓN, COMPOSICIÓN Y ORGANIZACIÓN

**Artículo IV.2.1**.- Definición.- El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros constituye el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y proveer a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad, dentro de su territorio.

Los usuarios y usuarias del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros gozarán de todos los derechos y garantías establecidas en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, por cuanto son estos los principales beneficiarios de la implementación del Sistema.

**Artículo IV.2.2**.- Composición.-

1. Integran el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros los siguientes componentes y/o elementos:

**a)** Conjunto de normas administrativas y reglas técnicas expedidas por la autoridad metropolitana competente en el Distrito Metropolitano de Quito.

**b)** Las políticas e instrumentos de planificación, incluidas las rutas y frecuencias, determinados por la autoridad metropolitana competente en el Distrito Metropolitano de Quito.

**c)** Los órganos y entidades del Distrito Metropolitano de Quito con facultades de rectoría, planificación, regulación, control y gestión del servicio de transporte público de pasajeros.

**d)** Las personas naturales o jurídicas de derecho privado integradas a la gestión del servicio de transporte público, en virtud de un título habilitante o contrato. Para mayor claridad, entre estas personas, se incluye, sin que su enunciación constituya una limitación, las Operadoras, sean estas cooperativas o sociedades mercantiles que a la fecha de incorporación de este Título, se encuentran prestando el servicio de transporte público de pasajeros, debidamente autorizados por la autoridad metropolitana competente del Distrito Metropolitano de Quito; los titulares de los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros; y, todos aquellos que en el futuro se vinculen al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con similares propósito y rol.

**e)** Los bienes de dominio público afectos a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

**f)** Los bienes de dominio privado destinados por su titular a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en virtud de un título habilitante o contrato.

**g)** Los procesos y más instrumentos diseñados para la gestión y control del servicio de transporte público de pasajeros.

**h)** Cualquier otro servicio conexo o elemento auxiliar, complementario o accesorio que deba ser empleado para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o que se derive de tal prestación.

2. Los elementos subjetivos previstos en los literales c) y d) del numeral precedente se denominan ''Participantes del Sistema".

3. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, con sus componentes y/o elementos se organiza en función de la atención de las necesidades del servicio en beneficio de los usuarios en el Distrito Metropolitano de Quito.

**Artículo IV.2.3[[2]](#footnote-2)**.- Administración y organización.-

**1.** El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros es administrado, de manera centralizada, por los órganos y entidades del Distrito Metropolitano de Quito con facultades y competencias en la materia de conformidad con este Título, sin perjuicio de que, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Distrito Metropolitano de Quito emplee la modalidad de gestión delegada a personas jurídicas de derecho privado.

**2.** El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se organiza en cuatro subsistemas (los "Subsistemas de Transporte Público"), administrados bajo los principios previstos en este capítulo:

**a)** Subsistema de transporte masivo de pasajeros, constituido por los elementos y/o componentes vinculados a las líneas del metro 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 "Metro de Quito".

**b)** Subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos (bus rapid transit -BRT), constituido por los elementos y/o componentes vinculados con los corredores troncales y alimentadores que, definidos en 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 "Metrobús-Q".

**c)** Subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, con sus elementos y/o componentes, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Transporte Convencional".

**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”.

**3.** En función de las necesidades de regulación, planificación, control o gestión, el Administrador o Administradora del Sistema podrá diferenciar en los Subsistemas de Transporte Público, tantos componentes cuantos sean requeridos. Así, por ejemplo, en el Metro de Quito se podrá diferenciar cada línea que conforma la red; o, en el Metrobús-Q se podrá diferenciar como componente cada corredor troncal, cada ruta de alimentación, un conjunto de rutas de alimentación, o bien una combinación de los anteriores.

**Artículo IV.2.4.-[[3]](#footnote-3)**

**1.** Con el fin de que la prestación del servicio público de transporte de pasajeros sea regulada para lograr el acceso equitativo a los factores de producción y evitando monopolios y oligopolios conforme lo disponen los artículos 334 numeral 1 y 335 de la Constitución de la República, prohíbese al Administrador o Administradora del Sistema otorgar o renovar contratos de operación para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros, a Operadoras en las que se hubiere incurrido en cualquier forma de Concentración de Capital Restringida o Concentración de Control Restringida.

**2.** Se consideran formas de Concentración de Capital Restringida/ en los casos de Operadoras constituidas como compañías mercantiles, cualquiera de las siguientes:

**a)** Cuando una misma persona natural o jurídica, sus parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, o cualquiera de sus empresas o partes relacionadas según los términos de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, sea titular en una Operadora, de una participación en el capital social igual o superior al veinte por ciento, siempre y cuando la compañía mercantil no cuente entre sus activos con la flota de vehículos afectos a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

**b)** Cuando la participación de los socios, socias o accionistas en el capital social de una Operadora, que no cuente entre sus activos con la flota de vehículos afectos a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, no refleje de manera proporcional la titularidad de las autorizaciones administrativas respecto de los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros. Para mayor claridad, se considera que la participación de un socio, socia o accionista en el capital social de la Operadora es proporcional, cuando el número de sus acciones o participaciones, corresponde al número de autorizaciones administrativas respecto de los vehículos de los que es titular, con el mismo criterio de medida respecto de los restantes socios, socias o accionistas titulares de autorizaciones administrativas. Se tolerará un desvío que no supere el veinte por ciento del promedio de los porcentajes de participación en el capital social que le corresponda a cada socio, socia o accionista titular de una autorización administrativa, sin considerar el porcentaje de participación del socio, socia o accionista respecto del cual se realiza el análisis.

**3.** Se considera Concentración de Control Restringida el caso en que la administración de una Operadora, organizada en compañía, no se ejerza de manera alternada. Para este propósito se considerará la alternancia del representante legal y de los miembros de los órganos directivos en los últimos cinco años previos a la fecha en que deba otorgarse o renovarse el correspondiente contrato de operación.

**Artículo IV.2.5.-[[4]](#footnote-4)** 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.

# SECCIÓN II

# PRINCIPIOS DEL SISTEMA

**Artículo IV.2.6**.- Principio de integración.-

1. Es deber y obligación de las y los Participantes del Sistema arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para conseguir que los servicios y los elementos físicos, operativos y financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se integren.

2. El Administrador o Administradora del Sistema es responsable de determinar el calendario, horario y mecanismos de integración de los distintos componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con carácter mandatorio para todos los Participantes del Sistema.

3. El Administrador o Administradora del Sistema expedirá los instrumentos de planificación y técnicos que, entre otros aspectos, permitan la incorporación de herramientas tecnológicas de control y evaluación, recaudación y, en general, cualquier otra que permita la mejora de los procesos vinculados con la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

**Artículo IV.2.7**.- Participación pública y privada en la gestión del servicio de transporte público de pasajeros.-

1. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros ha de ser diseñado de modo en que la gestión del servicio de transporte público de pasajeros permita la participación de sujetos de derecho privado y de las empresas públicas metropolitanas que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito hubiera creado o cree para este propósito.

2. 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.

**Artículo IV.2.8**.- Principio de atención prioritaria al usuario.-

**1.** El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros tiene como objetivo esencial la prestación de un servicio de óptima calidad al usuario; en tal virtud, las actuaciones públicas o privadas deberán enfocarse hacia el cumplimiento de este objetivo, con preferencia a cualquier otro tipo de interés legítimo de los y las Participantes del Sistema.

**2.** Sin perjuicio de los demás previstos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, son derechos esenciales de las y los usuarios:

**a)** Recibir un trato digno y respetuoso de parte de la conductora o conductor y del personal vinculado a la operación.

**b)** Recibir el servicio de transporte público de pasajeros de conformidad con los instrumentos de planificación y técnicos que hubieren sido expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, en particular, en relación con la ruta y sus puntos de parada y las normas de calidad.

**c)** Pagar exclusivamente la tarifa vigente.

**d)** Denunciar cualquier infracción al ordenamiento jurídico nacional o metropolitano que rige el servicio de transporte público de pasajeros.

**3.** Sin perjuicio de los demás previstos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, son deberes esenciales de los usuarios:

**a)** Sujetarse a los instrumentos de planificación y técnicos expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, en particular, los referidos a la reglamentación del usuario.

**b)** Dar un uso adecuado a su destino y naturaleza a los bienes afectos a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

**c)** Otorgar un trato digno y respetuoso a los demás usuarios y usuarias, conductores y conductoras y demás personal vinculado a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, así como a los vecinos, vecinas o visitantes del Distrito Metropolitano de Quito con ocasión de la obtención del servicio de transporte públicos de pasajeros.

**4.** En el diseño del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se deberá prestar especial atención a los usuarios y usuarias que requieren atención preferente, tales como niños, niñas y adolescentes, adultos mayores, discapacitados y mujeres embarazadas. Sin que su enunciación constituya una limitación, el Administrador o Administradora del Sistema es competente para, a través de la adopción de instrumentos de planificación y técnicos y, en lo que fuera competencia del Distrito Metropolitano de Quito, introducir medidas económicas y técnicas, administrativas y operativas, que contribuyan a la atención prioritaria de grupos vulnerables, con ocasión de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

**Artículo IV.2.9**.- Especialización.- Los y las Participantes del Sistema han de cumplir su función específica, de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano y los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema.

**Artículo IV.2.10**.- Monopolios y oligopolios.- Se prohíbe toda forma de monopolio y oligopolio en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros. En esta materia se ha de atender la intervención de los y las distintas Participantes en el Sistema, y el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en su conjunto.

**Artículo IV.2.11**.- Implementación planificada y progresiva.-

**1.** Cuando el Administrador o Administradora del Sistema requiera, con base en los instrumentos de planificación que hubiere expedido, adecuar las rutas y frecuencias de cualquier Subsistema de Transporte o sus componentes, respecto de las que existan títulos habilitantes vigentes, buscará obtener acuerdos con el Operador u Operadora de Transporte afectado y efectuar los ajustes que sean necesarios, de conformidad con los instrumentos de planificación.

**2.** En aplicación del numeral precedente, el Administrador o Administradora del Sistema podrá:

**a)** Implementar mecanismos de compensación a través de la asignación de rutas y frecuencias vacantes de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido;

**b)** Instrumentar formas de intervención y participación del Operador de Transporte afectado en otros Subsistemas de Transporte o sus componentes; o,

**c)** Implementar mecanismos de compensación económica para dejar sin efecto el título habilitante vigente.

Para mayor claridad, la compensación económica señalada en el literal c) no podrá aplicarse para el caso de titulares de vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros que hayan sido compensados con cualquiera de las otras opciones señaladas en los literales a) y b); pero, en el caso de acuerdos con las Operadoras, el Administrador o Administradora del Sistema podrá utilizar una combinación de los tres mecanismos, conforme los instrumentos de planificación correspondientes.

**3.** En caso de que el Administrador o Administradora del Sistema y el Operador u Operadora de Transporte no pudieren concretar algún acuerdo, en aplicación de los numerales precedentes, hasta seis meses antes de la fecha de terminación ordinaria del título habilitante, concluirán las tratativas. Le corresponderá al Administrador o Administradora del Sistema implementar los correspondientes ajustes en rutas y frecuencias, de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido desde la fecha en que terminen los títulos habilitantes de manera ordinaria.

**4.** En caso de que los títulos habilitantes se extingan o terminen anticipadamente y de manera extraordinaria por alguna de las causas previstas en el ordenamiento jurídico nacional o metropolitano, los ajustes en rutas y frecuencias, de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido, se efectuará desde dicha fecha.

# CAPÍTULO II

# FACULTADES Y COMPETENCIAS

**Artículo IV.2.12**.- Regulación.-

**1.** Le corresponde al Concejo Metropolitano de Quito establecer, mediante Ordenanza Metropolitana, el régimen general al que, en el Distrito Metropolitano de Quito, se sujeta la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y los y las Participantes del Sistema que intervienen en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

**2.** La expedición de reglas de carácter técnico y operativo del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, los Subsistemas de Transporte Público o sus componentes, es de competencia del órgano u organismo responsable de la administración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito (el “Administrador o Administradora del Sistema”).

**3.** La expedición o suscripción de los títulos habilitantes para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, y su registro, es competencia del Administrador o Administradora del Sistema.

**Artículo IV.2.13**.- Rectoría y planificación.-

**1**. 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, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

**2.** En el marco de las políticas que se hubieren determinado, le corresponde al Administrador del Sistema la formulación y expedición de los instrumentos de planificación operativa aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

**Artículo IV.2.14**.- Control.-

**1.** Es competencia de la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito, la evaluación del cumplimiento de las políticas y normativa, que se hubieren fijado para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, sin perjuicio de su función de supervisión programática de la gestión en materia de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito.

**2.** El seguimiento y evaluación del cumplimiento de los instrumentos de planificación, así como de las reglas de carácter técnico y operativo y de los contratos del Sistema de Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, respecto de las Operadoras de Transporte, le corresponde al Administrador o Administradora del Sistema.

**3.** El ejercicio de la potestad administrativa sancionadora en materia de transporte público de pasajeros le corresponde al órgano u organismo que sea determinado en el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el ordenamiento metropolitano, en lo que no fuere incompatible con la referida Ley.

**Artículo IV.2.15**.- Gestión.- La prestación del servicio de transporte público de pasajeros podrá ser efectuada por gestión directa o delegada, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

**Artículo IV.2.16**.- Otras competencias.-

**1.** Sin perjuicio de aquellas previstas en este Título, le corresponde al Administrador o Administradora del Sistema las siguientes competencias:

**a)** Planificar el desarrollo de la infraestructura del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;

**b)** Organizar y coordinar, bajo los Principios del Sistema, la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros;

**c)** Determinar y administrar las rutas y frecuencias en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;

**d)** Planificar y administrar la oferta y administrar la demanda del servicio de transporte público de pasajeros y los medios de información al usuario o usuaria;

**e)** Determinar los estándares de calidad del servicio de transporte público de pasajeros y más requerimientos de orden técnico y operativo aplicables a los componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;

**f)** Planificar y administrar los aspectos financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en particular, los mecanismos de recaudación, la caja común, el pago y/o distribución de ingresos en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, Subsistemas de Transporte y/o sus componentes;

**g)** Emitir informes de seguimiento y evaluación de cumplimiento de los instrumentos de planificación, contratos, así como de las reglas de carácter técnico y operativo del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, periódicamente y a requerimiento de las autoridades competentes del Distrito Metropolitano de Quito; y,

**h)** Ejecutar todas las acciones que sean requeridas para el correcto funcionamiento del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y que, en general, le son exigibles a un gerente sobre aquello que administra.

# CAPÍTULO III

# DE LA GESTIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

# SECCIÓN I

# OPERADORAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

**Artículo IV.2.17**.- Operadoras de Transporte Público de Pasajeros.-

**1.** En el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, le corresponde la prestación misma del servicio de transporte a las Operadoras de transporte público de pasajeros ("Operadoras de Transporte"), los que actuarán con sujeción a los instrumentos de planificación, reglas de carácter operativo y técnico expedidas por el Administrador del Sistema y, en el caso que corresponda, de conformidad con sus respectivos contratos de operación.

**2.** Les corresponde a las Operadoras de Transporte, en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, la función específica de prestar el servicio de transporte terrestre, entendido como el traslado de personas de un lugar a otro, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, empleando para el efecto los medios humanos y materiales de los que disponga, según la modalidad de gestión aplicable y en sujeción al ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

**3.** El Administrador o Administradora del Sistema, en ejercicio de sus competencias podrá, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, a su sola discreción y atendiendo las necesidades de gestión, delegar a las Operadoras de Transporte o a cualquier otro u otra Participante del Sistema otros servicios o prestaciones auxiliares, complementarios o accesorios al servicio de transporte público de pasajeros.

# SECCIÓN II

# GESTIÓN DIRECTA

**Artículo IV.2.18**.- De las empresas públicas metropolitanas responsables de la gestión.-

1. Son Operadoras de Transporte las empresas públicas metropolitanas que el Distrito Metropolitano de Quito hubiere constituido para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

2. Las empresas públicas metropolitanas prestarán el servicio de transporte público de pasajeros en los Subsistemas de Transporte o sus componentes que se hubieren determinado en el acto normativo de su constitución y en aquellos que el Administrador del Sistema determine, en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito.

3. Las empresas públicas metropolitanas prestarán el servicio de transporte público de pasajeros en virtud del acto normativo de su creación o la resolución del Administrador o Administradora del Sistema, por lo que no requerirán de otro título habilitante.

4. La prestación del servicio de transporte público de pasajeros a cargo de las empresas públicas metropolitanas estará sujeta a los instrumentos de planificación y a las reglas de carácter técnico y operativo expedidos por el Administrador del Sistema.

5. La infracción de los instrumentos de planificación y reglas técnicas y operativas expedidas por el Administrador o Administradora del Sistema, hacen personalmente responsables a los servidores de las empresas públicas metropolitanas a cargo de las materias respectivas.

**Artículo IV.2.19**.- De la gestión directa institucional.-

De manera ordinaria, cuando la prestación del servicio de transporte público de pasajeros esté encomendada a una empresa pública metropolitana, esta empleará la gestión institucional directa, arbitrando los mecanismos que sean necesarios para proveerse de los medios humanos y materiales para este propósito.

**Artículo IV.2.20**.- De la gestión directa por contrato.-

1. Cuando la empresa pública metropolitana a cargo del servicio de transporte público de pasajeros no cuente con los medios humanos y materiales necesarios para un adecuado cumplimiento de sus funciones, podrá emplear la modalidad de gestión por contrato, sujetándose al ordenamiento jurídico nacional que regula la contratación pública.

2. En caso de que la empresa pública metropolitana emplee la modalidad de gestión por contrato, la responsabilidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros se mantiene en ella, por lo que, sin perjuicio de los efectos contractuales, las acciones u omisiones de los contratistas respecto del Administrador o Administradora del Sistema y de los usuario son de su exclusiva responsabilidad.

**Artículo IV.2.21**.- Régimen de los contratistas de una empresa pública metropolitana.-

1. Los y las contratistas de las empresas públicas metropolitanas, que empleen la modalidad de gestión por contrato, no constituyen Operadoras de Transporte, por lo que sus derechos y obligaciones se determinan exclusivamente en los contratos de servicios que hubieren suscrito.

2. En caso de que la empresa pública metropolitana emplee la modalidad de gestión por contrato, utilizando vehículos de propiedad de sus contratistas, el Administrador o Administradora del Sistema expedirá las certificaciones necesarias con el propósito de que sus propietarios puedan efectuar los trámites pertinentes para la circulación de los vehículos ante las autoridades públicas competentes.

3. Se prohíbe a las empresas públicas metropolitanas incluir en los contratos de servicios que suscriban, en aplicación de la modalidad de gestión por contrato, la asignación de rutas y frecuencias a favor de los contratistas; de tal forma que el servicio que ha de prestar el o la contratista se ajustará a la planificación operativa a cargo de la empresa pública metropolitana de la que se trate.

# SECCIÓN III

# GESTIÓN DELEGADA

**Artículo IV.2.22**.- De la participación del sector privado.-

1. Para la prestación misma del servicio de transporte público de pasajeros, el Administrador o Administradora del Sistema podrá emplear la modalidad de gestión delegada a través de los contratos de operación regulados en la ley que regula el transporte terrestre y sus normas derivadas.

2. Las Operadoras de Transporte a quienes se les hubiera delegado la gestión del servicio de transporte público de pasajeros, en el ejercicio de su actividad, se sujetarán al ordenamiento jurídico metropolitano que les es aplicable, a los instrumentos de planificación, reglas técnicas y operativas expedidos por el Administrador del Sistema y a sus contratos de operación.

**Artículo IV.2.23**.- Del procedimiento de delegación a la iniciativa privada**[[5]](#footnote-5)**.-

1. Cuando a partir de la fecha de vigencia de este Título, el Administrador u Administradora del Sistema requiera la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en los Subsistemas de Transporte Metrobús-Q, Transporte Convencional, Quito Cables o sus componentes, de los que hubiere determinado en sus instrumentos de planificación procederá del siguiente modo:

1.1 Convocará a las Operadoras de Transporte que sean titulares de títulos habilitantes en las zonas de influencia del Subsistema de Transporte, o sus componentes que se encontraren prestando el servicio de transporte público de pasajeros, para procurar arribar a acuerdos para su intervención en la gestión u operación del servicio de transporte público de pasajeros en el Subsistema y/o sus componentes.

1.2 Durante ciento veinte días calendario las Operadoras de Transporte y el Administrador del Sistema buscarán un acuerdo que permita ajustar la intervención de las Operadoras de Transporte a los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema. Para mayor claridad, el Administrador o Administradora del Sistema podrá llegar a acuerdos con una o varias de las Operadoras, si ello no fuera posible con todas las Operadoras convocadas para este propósito.

1.3. En caso de que el Administrador o Administradora del Sistema y las Operadoras de Transporte no pudieren llegar a un acuerdo satisfactorio en el plazo período previsto en la letra precedente, en aplicación de los Principios del Sistema previstos en este Título y los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, éste deberá encomendar la gestión del servicio de transporte público de pasajeros a la empresa pública metropolitana que corresponda.

2. En caso de que sean necesarios ajustes a los títulos habilitantes, rutas y frecuencias para la implementación del servicio de transporte público de pasajeros del que se trate, haya o no acuerdo, el Administrador o Administradora del Sistema y las Operadoras de Transporte se someterán al principio de Implementación Planificada y Progresiva previsto en este Título.

3. En caso de que se llegare a un acuerdo para la gestión delegada del servicio de transporte público de pasajeros o para la realización de los ajustes requeridos, el Administrador o Administradora del Sistema sustituirá los títulos habilitantes previamente expedidos, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

CAPÍTULO IV

DE LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL DISTRITO METROPOLITANO

Artículo IV.2.24.- Regulación del servicio de transporte.- El servicio de transporte público en las diferentes modalidades estará regulado por las disposiciones de la ley, así como por esta Ordenanza y por las ordenanzas y reglamentos que expida el Concejo Metropolitano de Quito.

CAPÍTULO V

DE LA CONSTITUCIÓN DE COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo IV.2.25.- Informe previo.- Para la constitución jurídica de una compañía o cooperativa de transporte terrestre de personas o carga con domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito, a petición de parte, la autoridad metropolitana competente[[6]](#footnote-6)elaborará y emitirá informe de factibilidad en concordancia con las políticas de movilidad y lo que dispone este título[[7]](#footnote-7).

**Artículo IV.2.26**.- Solicitud.- El representante provisional de la empresa de transporte en formación, interesado en obtener informe previo para su constitución jurídica, presentará a la autoridad metropolitana competente[[8]](#footnote-8) los siguientes requisitos:

**a)** Solicitud dirigida a la ~~Gerente General~~ autoridad metropolitana competente[[9]](#footnote-9), , señalando la modalidad del servicio, sector, sitio de estacionamiento, número de socios o accionistas, modelo y año de fabricación de la flota vehicular con la que pretende operar;

b) El Plan de Gestión de Calidad y el Plan Operativo Anual;

c) Original y copia certificada del proyecto de estatuto o minuta de constitución de la empresa;

d) Copias de la cédula de ciudadanía, certificado de votación y licencia de conducir, categoría profesional de los socios o accionistas, según el caso;

e) Firma y rúbrica del abogado patrocinador, señalando número de casillero judicial del Palacio de Justicia de Quito para notificaciones.

Artículo IV.2.27.- Resolución.- El Gerencia de transporte público órgano respectivo de la autoridad metropolitana competente[[10]](#footnote-10) tendrá un término de 30 días contados a partir de la recepción de los documentos señalados en el artículo anterior, para realizar el estudio técnico e informe sobre el mismo y presentarlo a la máxima autoridad de la entidad metropoliana competente, en el cual hará constar las conclusiones y recomendaciones que considere pertinentes.

, La máxima autoridad metropolitana competente[[11]](#footnote-11), en un término no mayor a 90 días contados a partir de la fecha en que recibió el informe presentado por el órgano respectivo, con base en las conclusiones y recomendaciones de éste, resolverá si emite informe favorable o desfavorable para la constitución jurídica de la cooperativa o compañía en formación.

 La autoridad metropolitana competente, dentro de los 15 días posteriores a la fecha de la resolución, notificará al interesado con el contenido de la resolución.

CAPÍTULO VI

DEL TÍTULO HABILITANTE

Artículo IV.2.28.- Contrato o Permiso de Operación.- Es el documento público mediante el cual la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la autoridad metropolitana competente[[12]](#footnote-12), autoriza a una cooperativa o compañía legalmente constituida (operadora de transporte) y a sus socios o accionistas, prestar el servicio de transporte público terrestre de personas o carga en la modalidad respectiva de conformidad con la ley, esta Ordenanza[[13]](#footnote-13) y con los requisitos previstos en este Título.

Artículo IV.2.29.- Emisión del Título Habilitante.- El Contrato de Operación se emitirá para las modalidades de transporte público: urbano, interparroquial, intraparroquial; y, el Permiso de Operación para las modalidades de taxis, escolar e institucional, turismo y carga, de acuerdo con las políticas, planes y proyectos de movilidad, en concordancia con el Plan Maestro de Transporte y la planificación que realice la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito.

Formarán parte del Contrato o Permiso de Operación los anexos relacionados con los índices operacionales de cada operadora, las habilitaciones operacionales y los adhesivos de identificación.

El Permiso de Operación se sujetará a las condiciones técnicas y jurídicas establecidas para cada modalidad.

La fusión de varias operadoras de transporte, fusión por absorción, escisión o transformación, implica la emisión de un nuevo Título Habilitante, que conlleva a la terminación de los permisos de operación de las operadoras fusionadas o transformadas.

Artículo IV.2.30.- Vigencia.- Los contratos, permisos de operación, habilitaciones operacionales y adhesivos de identificación municipal tienen una validez de 10 años, contados a partir de su fecha de emisión, a excepción de los que se emitan de conformidad con el contrato para el servicio de alimentadores del Sistema Integrado de Transporte del DMQ y permisos de operación de taxis ejecutivos

Artículo IV.2.31.- Titularidad.- La titularidad del Título Habilitante es de la Municipalidad del DMQ, quien delegará su uso a las compañías o cooperativas legalmente autorizadas y registradas en la autoridad metropolitana competente[[14]](#footnote-14), a cuyo nombre se emitirá este documento, que se entregará al representante legal de la operadora.

Artículo IV.2.32.- Documentos para la obtención del título habilitante.- Constituida legalmente la compañía o cooperativa de transporte y registrada en la autoridad metropolitana competente[[15]](#footnote-15), su representante legal solicitará por escrito a la máxima autoridad metropolitana competente[[16]](#footnote-16), se le otorgue el respectivo Contrato o Permiso de Operación. La solicitud contendrá los datos generales del peticionario y su domicilio legal donde recibirá notificaciones, adjuntando originales o copias certificadas de los siguientes documentos:

a) Solicitud dirigida a la máxima autoridad metropolitana competente[[17]](#footnote-17);

b) Estatuto o escritura de constitución de la cooperativa o compañía, legalmente registradas;

c)[[18]](#footnote-18) Pago de la tasa de Permiso de Operación que deberá efectuarse hasta el 31 de julio de cada año;

d) Registro del nombramiento de los representantes legales de las compañías o cooperativas;

e) Registro Único de Contribuyentes (RUC) de la empresa;

f) Nómina de accionistas o socios emitida por la Superintendencia de Compañías o la Dirección Nacional de Cooperativas Superintendencia de Economía Popular y Solidaria[[19]](#footnote-19), copias de las cédulas, certificados de votación y licencia de conducir, categoría profesional para los socios, además de copias certificadas de las licencias profesionales vigentes de las personas que están autorizadas para la conducción de un vehículo de transporte público;

g) Listado de la flota vehicular especificando la marca, número de motor, chasis, modelo, año de fabricación, factura o matrícula;

h) Certificado de aprobación de la Revisión Técnica Vehicular emitido por la Agencia Metropolitana de Tránsito;

i) Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, “SOAT”; Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito “SPPAT”[[20]](#footnote-20)

j) Patente Municipal;

k) Certificado de la operadora de no adeudar a la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito;

l) Certificado vigente de cumplimiento de obligaciones y existencia legal, emitido por la Superintendencia de Compañías;

m) Firma y rúbrica del abogado patrocinador señalando número de casillero judicial del Palacio de Justicia Quito para notificaciones; y,

n) Plan de Gestión de Calidad y Plan Operativo Anual.

Artículo IV.2.33.- Trámite.- Presentada en la Secretaría de Movilidad oAgencia Metropolitana de Tránsito[[21]](#footnote-21), según corresponda, la solicitud con todos los documentos señalados en el artículo anterior, se abrirá un expediente, al cual se le asignará un número de hoja de ruta y remitirá a la Asesoría Jurídica para su análisis. Si la documentación presentada cumple con todos los requisitos formales y de ley, emitirá el correspondiente informe jurídico en el término de cinco días, y lo remitirá a la al órgano respectivo de la autoridad metropolitana competente[[22]](#footnote-22), quien emitirá el informe técnico que corresponda, en el término de cinco días.

el órgano respectivo de la autoridad metropolitana competente[[23]](#footnote-23) en coordinación con la Asesoría Jurídica, prepararán la resolución administrativa para emitir el Título Habilitante.

Emitida la resolución y el Contrato o Permiso de Operación por la máxima autoridad metropolitana competente[[24]](#footnote-24), se remitirá órgano respectivo para que proceda a notificar al interesado, a las unidades administrativas internas de la autoridad metropolitana competente[[25]](#footnote-25) y a la Jefatura Provincial de Tránsito de Pichincha.

Artículo IV.2.34.- Adhesivo.- El adhesivo con el Código de Registro Municipal será colocado previa constatación física del automotor.

CAPÍTULO VII

DE LA RENOVACIÓN, SUSPENSIÓN, REVOCATORIA, MODIFICACIÓN, TERMINACIÓN, TRANSFERENCIA E INCREMENTO DE CUPOS DEL CONTRATO Y PERMISO DE OPERACIÓN

Artículo IV.2.35.- Facultad.- La autoridad metropolitana competente[[26]](#footnote-26) está facultada a declarar la renovación, suspensión, revocatoria, modificación, terminación e incremento o disminución en caso de escisión, de cupos de los contratos o permisos de operación, según corresponda. La autoridad metropolitana competente[[27]](#footnote-27) procederá a ejecutar la resolución, basado en el informe técnico.

Artículo IV.2.36.- Renovación.- La autoridad metropolitana competente[[28]](#footnote-28) está facultada a renovar los contratos y permisos de operación que soliciten las operadoras dentro de los 60 días anteriores y 60 días posteriores a la fecha de su vencimiento, previo a la presentación de los siguientes documentos:

a) Solicitud dirigida a la autoridad metropolitana competente[[29]](#footnote-29);

b) El Plan de Gestión de Calidad y el Plan Operativo Anual, según lo estipule el reglamento respectivo;

c) [[30]](#footnote-30) Original del pago de la tasa de renovación del contrato o permiso (incluye habilitaciones operacionales, adhesivos de identificación y uso del espacio público que corresponde a cada modalidad de transporte) que deberá efectuarse hasta el 31 de julio de cada año;

d) Originales del último Contrato o Permiso de Operación, habilitaciones operacionales y adhesivos de identificación municipal;

e) Copias certificadas vigentes del estatuto social, Registro Único de Contribuyentes (RUC) y registro del representante legal de la operadora;

f) Original del listado de socios o accionistas emitido por la Dirección Nacional de Cooperativas Superintedencia de Economía Popular y Solidaria o Superintendencia de Compañías, actualizado dentro de los 30 días anteriores a la fecha de la renovación;

g) Copias de la cédula de ciudadanía, certificado de votación, matrícula o contrato de compraventa legalizado y licencia de conducir profesional de los socios o accionistas, según el caso; además de las copias certificadas de las licencias profesionales vigentes de las personas que están autorizadas para la conducción de un vehículo de transporte público;

h) Listado de la flota vehicular especificando: marca, serie de motor y chasis, modelo, año de fabricación y placa;

i) La autorización de uso de frecuencia de radio comunicación conferida por el organismo estatal correspondiente, de utilizarlo;

j) Certificados de aprobación de revisión vehicular emitido por la Agencia Metropolitana de Tránsito;

k) Copias certificadas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, “SOAT” Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito “SPPAT”[[31]](#footnote-31), de socios o accionistas o de la operadora; y,

l) Informe de avances y cumplimiento de los planes de Gestión de Calidad y Plan Operativo Anual.

Artículo IV.2.37.- Suspensión.- La autoridad metropolitana competente[[32]](#footnote-32) suspenderá el Contrato o Permiso de Operación, sin perjuicio de aplicar la sanción pecuniaria que preceptúa esta Ordenanza, de comprobarse los siguientes casos:

a) Falta de pago de la tasa anual por el Contrato o Permiso de Operación dentro del plazo establecido en la presente Ordenanza;

b) Incumplimiento de la operadora de los índices consignados en el Contrato o Permiso de Operación; y,

c) Cuando la flota de una operadora no apruebe la revisión vehicular, según los siguientes porcentajes: 15% hasta 30 unidades; 20% de 31 hasta 60 unidades; y 25% de 61 unidades o más.

La suspensión del Permiso de Operación es la inhabilidad temporal de la operadora a solicitar cualquier trámite en la autoridad metropolitana competente[[33]](#footnote-33), con excepción de aquellos tendientes a sanear la causa que motivó la suspensión. Se notificará al representante legal de la Operadora de Transporte, y al órgano de Fiscalización de la autoridad metropolitana competente[[34]](#footnote-34), quienes vigilarán su cumplimiento.

Artículo IV.2.38.- Revocatoria.- Se revocará el Título Habilitante, cuando se establezca:

a) Que la operadora acumule tres suspensiones del Título Habilitante, dentro del mismo año;

b) Falsedad o adulteración en los documentos, informes, estudios o resoluciones presentados por la operadora o en aquellos emitidos por autoridad metropolitana competente[[35]](#footnote-35);

c) Adulteración parcial o total de los índices técnicos consignados en el Contrato o Permiso de Operación;

d) Por haber caducado el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, en caso que la póliza cubra a toda la flota vehicular;

e) Por mantener más del 15% de la flota fuera de operación en un período de cuatro días consecutivos en las modalidades de transporte público urbano, intraparroquial e interparroquial; y,

f) Por no operar la totalidad de la flota vehicular, por un plazo de 24 horas para las modalidades de transporte público urbano, intraparroquial e interparroquial.

En los casos de los numerales 2 y 3, la autoridad metropolitana competente[[36]](#footnote-36), a más de revocar el Contrato o Permiso de Operación, denunciará los hechos ante uno de los agentes fiscales de Pichincha y proseguirá la acción penal hasta que los infractores sean sancionados.

Artículo IV.2.39.- Modificación.- La autoridad metropolitana competente[[37]](#footnote-37), sin afectar los cupos de operación de los transportistas históricos, de oficio o a petición de parte, mediante resolución administrativa, podrá modificar los índices del Contrato o Permiso de Operación, cuando:

a) El estudio de demanda y factibilidad realizado por la autoridad metropolitana competente[[38]](#footnote-38) conforme con los planes de Desarrollo Territorial y Maestro de Transporte determine que la movilidad del Distrito Metropolitano requiere ampliar o suprimir rutas, frecuencias, incrementar cupos o señalar nuevos sitios de estacionamiento para las operadoras de transporte público, y,

b) Se registre el cambio de socio o accionistas, socio o accionista y unidad; o cambio de unidad en la operadora.

Artículo IV.2.40.- Terminación.- El Título Habilitante termina por:

a) No renovar dentro de los sesenta días anteriores y sesenta días posteriores a la fecha de vencimiento del plazo fijado en el último permiso de operación;

b) Haberse registrado la disolución y liquidación de la operadora;

c) Sentencia ejecutoriada que declare la quiebra de la operadora;

d) Registrarse en la autoridad metropolitana competente[[39]](#footnote-39) la fusión, fusión por absorción, escisión o transformación de una operadora. En estos casos la autoridad metropolitana competente[[40]](#footnote-40) previo el informe técnico respectivo, emitirá un nuevo permiso de operación; y,

e) Haberse comprobado que la operadora arrendó o realizó o utilizó dolosamente el permiso de operación.

La terminación del Permiso de Operación implica simultáneamente la caducidad de las correspondientes habilitaciones operacionales.

Artículo IV.2.41.- Cambio a un nuevo contrato o permiso de operación.- El documento que representa el título habilitante será entregado al representante legal de la nueva empresa que resulte de la fusión, absorción, escisión o transformación de la anterior operadora. La titularidad del permiso de operación siempre será municipal.

Artículo IV.2.42.- Incremento de cupos.- La autoridad metropolitana competente[[41]](#footnote-41), fundamentada en las conclusiones de un estudio técnico de demanda de servicio de transporte, realizado por los técnicos de la autoridad metropolitana competente[[42]](#footnote-42), podrá incrementar o no los cupos de una operadora en el número que señale dicho estudio.

CAPÍTULO VIII

DE LA EMISIÓN, RENOVACIÓN, MODIFICACIÓN, SUSPENSIÓN, TERMINACIÓN, REVOCATORIA Y TRANSFERENCIA DE LA HABILITACIÓN OPERACIONAL

Artículo IV.2.43.- Facultad.- El Directorio La autoridad metropolitana competente[[43]](#footnote-43) está facultado a emitir, renovar, modificar, suspender y declarar la terminación y revocatoria de las habilitaciones operacionales.

Artículo IV.2.44.- Emisión.- Las habilitaciones operacionales que emita la autoridad metropolitana competente[[44]](#footnote-44), señalarán el plazo de vigencia, denominación y número de la operadora, nombres y apellidos del socio o accionista; serie del motor, chasis y placas del automotor.

Artículo IV.2.45.- Renovación y vigencia.- Las Habilitaciones operacionales se renovarán por un período igual al contrato o permiso de operación otorgado a las operadoras.

No se renovarán las habilitaciones operacionales a los socios o accionistas propietarios de un vehículo que haya cumplido su vida útil; ni a los de las operadoras cuyo permiso de operación se encuentre revocado o suspendido.

Artículo IV.2.46.- Modificación.- Las habilitaciones operacionales se modificarán y se emitirá una nueva habilitación, previo el pago de la tasa correspondiente, cuando:

a) La operadora haya registrado en la autoridad metropolitana competente[[45]](#footnote-45) cambios de socio o accionista; socio o accionista y unidad, cambio de unidad o incremento de cupos; y,

b) El socio o accionista solicite rectificar los datos o que se emita una nueva habilitación por pérdida, robo o deterioro, adjuntando original o copia certificada de la denuncia o declaración juramentada sobre tal hecho.

Artículo IV.2.47.- Suspensión.- Sin perjuicio de la sanción pecuniaria que corresponda, de acuerdo al artículo 2726 relacionado con la sanción en caso de recurrencia, del Capítulo XIV de este Título[[46]](#footnote-46), se suspenderá la Habilitación Operacional cuando se encuentre comprobado que:

a) El vehículo no aprueba la revisión vehicular dentro de los plazos y cronograma señalados por la autoridad metropolitana competente[[47]](#footnote-47). Para tal efecto el Centro de Revisión y Control Vehicular deberá informar a la autoridad metropolitana competente[[48]](#footnote-48) mensualmente sobre los vehículos que no aprueben la revisión;

b) No se respete la tarifa de transporte que esté vigente o de cualquier forma atente en contra de los derechos de los usuarios, exista maltrato físico o verbal y se niegue la prestación del servicio; especialmente de los menores de edad, personas de la tercera edad o personas con cualquier tipo de discapacidad;

c) El titular de la habilitación, socio o accionista no presente los documentos o datos que solicite la autoridad metropolitana competente[[49]](#footnote-49), respecto de un vehículo;

d) El vehículo preste un servicio de transporte distinto a la modalidad autorizada o fuera de la circunscripción territorial autorizada en el Permiso de Operación; y,

e) Que un vehículo registrado en la entidad de la autoridad metropolitana competente[[50]](#footnote-50) no circule con originales de los adhesivos y habilitación operacional.

La suspensión de la habilitación operacional es la inhabilidad temporal del socio o accionista, a solicitar cualquier trámite en la entidad de la autoridad metropolitana competente[[51]](#footnote-51), con excepción de aquellos tendientes a sanear la causa que motivó la suspensión. Se notificará al representante legal de la operadora de transporte, al socio o accionista sancionado, y a Fiscalización de la autoridad metropolitana competente[[52]](#footnote-52), para que den cumplimiento a esta resolución.

Artículo IV.2.48.- Terminación.- La habilitación operacional termina por:

a) No haberse renovado el Título Habilitante;

b) Resolución o sentencia ejecutoriada de autoridad metropolitana competente sobre la exclusión, expulsión, o separación del socio o accionista de una operadora;

c) Ejecutoriarse la resolución en la que se dispone la revocatoria de una habilitación operacional;

d) Cumplirse el tiempo de vida útil del vehículo registrado en la entidad de la autoridad metropolitana competente[[53]](#footnote-53), siempre que su propietario no reemplace la unidad dentro de los 180 días subsiguientes;

e) Cuando transcurridos los ciento ochenta días subsiguientes a la renuncia voluntaria o transferencia de acciones de un socio o accionista de una operadora, el representante legal de la misma no hubiere solicitado el reemplazo correspondiente; y,

f) Cuando se hubiere comprobado que el socio o accionista arrendó o realizó acción dolosa con la habilitación operacional.

Artículo IV.2.49.- Revocatoria.- Se revocará una habilitación operacional, cuando se establezca:

a) Que la autoridad metropolitana competente[[54]](#footnote-54) ha notificado al socio o accionista y a la operadora, que el vehículo no ha aprobado o no se ha presentado a las dos revisiones técnicas vehiculares anuales. Para este efecto el Centro de Revisión y Control Vehicular deberá informar a la autoridad metropolitana competente[[55]](#footnote-55), una vez concluidos los períodos de revisión vehicular, sobre los vehículos que no aprueben las revisiones;

b) Que el socio o accionista de la operadora autorizada por la autoridad metropolitana competente[[56]](#footnote-56), efectúe o preste servicio con otra unidad de su propiedad no registrada en la entidad de la autoridad metropolitana competente[[57]](#footnote-57);

c) Que el socio o accionista o su vehículo hayan sido sujetos de más de tres suspensiones en un año calendario;

d) Que un vehículo no registrado por la autoridad metropolitana competente[[58]](#footnote-58) circule con fotocopias de los adhesivos originales de un vehículo autorizado por la autoridad metropolitana competente[[59]](#footnote-59); y,

e) Que el usuario de la habilitación operacional reincida en prestar servicio de transporte público distinto al autorizado en el Contrato o Permiso de Operación.

Artículo IV.2.50.- Revocatoria definitiva.- En los casos de revocatoria definitiva de una habilitación operacional, el cupo correspondiente se mantendrá a favor de la operadora.

Artículo IV.2.51.- Emisión de nueva habilitación operacional.- La habilitación operacional es un documento de titularidad municipal a través del cual la Municipalidad autoriza al socio o accionista de una operadora legalmente por la autoridad metropolitana competente[[60]](#footnote-60), a prestar el servicio de transporte público de personas o carga en el Distrito Metropolitano de Quito. La autoridad metropolitana competente[[61]](#footnote-61) emitirá una nueva habilitación operacional única y exclusivamente cuando la operadora, a través de su representante legal, solicite el cambio de socio, cambio de socio y unidad, realizado mediante la cesión de derechos o transferencia de acciones o participaciones.

CAPÍTULO IX

REGISTRO PREVIO DE CAMBIO DE SOCIO DE COOPERATIVA

Artículo IV.2.52.- Certificación de cambio de socio.- La autoridad metropolitana competente[[62]](#footnote-62), a petición del representante legal de una operadora, certificación previa al registro de cambio de socio, consignando los datos de identificación del socio que sale y del que ingresa, para lo cual adjuntará copia certificada del documento que acredite que el órgano competente de la cooperativa resolvió aceptar el cambio de socio.

El registro previo de cambio de socio no autoriza que su beneficiario opere en el servicio público de transporte de pasajeros o carga.

CAPÍTULO X

REGISTROS DE CAMBIO SOCIO O ACCIONISTA; CAMBIO SOCIO O ACCIONISTA Y UNIDAD, CAMBIO UNIDAD E INCREMENTO DE CUPOS

Artículo IV.2.53.- Registro de cambio de socio o accionista.- El interesado en obtener el registro de cambio de socio o accionista, presentará en la entidad de la autoridad metropolitana competente[[63]](#footnote-63), según el caso, originales y copias a color de los siguientes documentos:

a) Formulario de cambio de socio o accionista;

b) Documento que acredite la propiedad de un vehículo que se encuentre dentro de los años de vida útil señalados en esta Ordenanza, para operar en el servicio de transporte público de personas o carga (matrícula, factura o contrato de compraventa legalizado);

c) Original de la habilitación operacional y certificado de aprobación de la revisión técnica vehicular;

d) Cédula de ciudadanía y certificado de votación de la persona que ingresa y de la que sale;

e) Copia certificada de la Dirección Nacional de Cooperativas Superintendencia de Economía Popular y Solidaria o Superintendencia de Compañías que acredite el registro o inscripción del nuevo socio o accionista, vigente hasta 60 días antes de la fecha de petición;

f) Registro y cédula de ciudadanía del representante legal de la operadora en funciones;

g) Recibo de pago de la tasa que corresponda según la modalidad del transporte; y,

h) El formulario de cambio de socio contará, en su reverso, con el reconocimiento de firma y rúbrica de los titulares saliente y entrante ante Notario o un Juez del cantón.

Artículo IV.2.54.- Excepción.- Ejecutoriadas la resolución o sentencia sobre la revocatoria, exclusión, expulsión o separación de un socio o accionista, la autoridad metropolitana competente[[64]](#footnote-64) a petición escrita del representante legal de una operadora, cumpliendo los requisitos que dispone el artículo anterior, procederá a registrar al nuevo socio o accionista y emitir una nueva habilitación. Para tal acto, no se exigirá que en el formulario se encuentre inserto el reconocimiento de la firma y rúbrica del socio o accionista sancionado.

Artículo IV.2.55.- Cambio socio o accionista y unidad.- El interesado en obtener el registro de cambio de socio o accionista y unidad, a más de los requisitos previstos en los artículos anteriores, entregará a la autoridad metropolitana competente[[65]](#footnote-65) los adhesivos de identificación municipal.

Artículo IV.2.56.- Cambio de unidad.- El socio o accionista interesado en reemplazar una unidad registrada en la autoridad metropolitana competente[[66]](#footnote-66), presentará originales o copias a color de los siguientes documentos:

a) Especie valorada de cambio de unidad;

b) Documento que acredite la propiedad de un vehículo, que se encuentre dentro de los años de vida útil señalados en este Título[[67]](#footnote-67), para operar en el servicio de transporte público de personas o carga (matrícula, factura o contrato de compra-venta legalizado);

c) Cédula de ciudadanía, certificado de votación, original de la habilitación operacional del titular y adhesivos de identificación del vehículo saliente;

d) Recibo de pago de la tasa que corresponda según la modalidad de transporte;

e) Certificado de aprobación de la revisión técnica vehicular;

f) Copia de la factura o del contrato de construcción de la carrocería (para buses y microbuses nuevos), con el respectivo certificado de homologación;

g) Certificado otorgado por la Jefatura Provincial de Tránsito Agencia Nacional de Tránsito[[68]](#footnote-68), de que no pesa gravamen que limite el derecho de dominio sobre el vehículo;

h) Registro y cédula de ciudadanía del representante legal de la operadora en funciones; e,

i) Copia de la póliza de seguro vigente de conformidad con las disposiciones legales respectivas.

Artículo IV.2.57.- Salvo conducto.- Operado el registro de cambio de socio o accionista, cambio de unidad o incremento de cupos, la autoridad metropolitana competente, al momento de emitir la nueva habilitación operacional, emitirá también un salvo conducto provisional válido para que la unidad opere por un término de 15 días.

CAPÍTULO XI

VIDA ÚTIL DE LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO QUE OPERAN EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo IV.2.58.-[[69]](#footnote-69) Para los Informes Previos favorables a la constitución jurídica, emisión de títulos habilitantes de las operadoras de transporte terrestre y en los registros de cambio de socio o accionista, cambio de socio o accionista y unidad, cambio de unidad e incremento de cupos en las operadoras, se observará el siguiente cuadro de vida útil de los automotores y lo señalado en las siguientes letras:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Modalidad de Transporte | Clase de Vehículo | Vida Útil Total |
| Taxis convencionales | Automóvil | 15 años |
| Taxis ejecutivos | Automóvil | 10 años |
| Carga Liviana | Camioneta | 15 años |
| Escolar e Institucional | Autobús (Bus, minibús o microbús) | 20 años |
| Furgoneta | 15 años |
| Intracantonal Urbano y Rural | Autobús (Bus o minibús) | 20 años |
| Articulado - Biarticulado | 25 años |

a) Al emitir el primer permiso de operación en todas las modalidades de transporte público de personas o de carga, los automotores no podrán tener más de 5 años de fabricación anterior al del año en que se entrega el permiso de operación;

b) Al realizar cambio de socio o accionista y unidad, el vehículo que ingrese deberá tener máximo cinco años de fabricación atrás del año en que se realice el trámite de cambio de socio o accionista y unidad, en todas las modalidades;

c) Al realizar cambio de unidad, la edad del vehículo que ingrese deberá propender siempre a la renovación del parque automotor y será la autoridad metropolitana competente, quien determine los años de fabricación requeridos según cada modalidad, con un máximo de 8 años de fabricación atrás del año en que se realice el cambio de unidad en todas las modalidades de transporte público y comercial; y,

d) Incremento de cupos: los automotores serán modelos fabricados el año en el que se emita la resolución de incremento de cupo.

Artículo IV.2.59.- Vida útil del automotor.- La vida útil de los vehículos de las diferentes modalidades de transporte público, señalados en el cuadro y numerales anteriores, se respetará siempre que aprueben las revisiones técnicas- vehiculares.

CAPÍTULO XII[[70]](#footnote-70)

MEDIOS Y SISTEMAS TECNOLÓGICOS DE MONITOREO DE TRANSPORTE

Artículo IV.2.59.- Medios y sistemas tecnológicos de monitoreo.- El órgano competente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito implementará cuanto medio y sistema tecnológico sea necesario, para monitorear la prestación del servicio de transporte público, comercial y por cuenta propia.

La prestación del servicio de transporte público, comercial y por cuenta propia se sujetará a las condiciones previstas en los títulos habilitantes, condiciones que podrán ser monitoreadas a través de los medios y sistemas tecnológicos implementados.

Artículo IV.2.60.- Adquisición de medios y sistemas tecnológicos.- Los medios y sistemas tecnológicos de monitoreo, previamente homologados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en base a las disposiciones legales vigentes y la normativa generada para el efecto por el órgano competente, deberán ser adquiridos por los propietarios de las unidades de transporte.

Los procesos de homologación propenderán a la inclusión de la mayor cantidad de empresas y proveedores, tanto personas naturales y/o jurídicas que, a través de los productos que ofrecen puedan satisfacer los requerimientos planteados como objetivos de la presente normativa.

En tal virtud, los requisitos de la homologación serán genéricos y buscarán, el cumplimiento de los objetivos planteados por la normativa vigente, y no requisitos específicos que pudieran excluir a oferentes o proveedores.

Artículo IV.2.61.- Supervisión de funcionamiento de medios y sistemas tecnológicos.- Los medios y sistemas tecnológicos de monitoreo deberán ser supervisados en su funcionamiento por el órgano competente del Municipio.

Artículo IV.2.62.- Medio de prueba.- Para el juzgamiento de infracciones constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los medios y sistemas tecnológicos implementados por el órgano competente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para el control del transporte, de conformidad con la ley y dejando a salvo el ejercicio a la legítima defensa.

Artículo IV.2.63.-[[71]](#footnote-71) Los medios y sistemas tecnológicos ya instalados en las unidades de transporte por la entidad metropolitana competente deberán cumplir con los objetivos previstos en este título, sin que sus propietarios tengan que adquirirlos.

Artículo IV.2.64.- En todo título habilitantes para la prestación del servicio de transporte terrestre público, comercial y por cuenta propia, deberá hacerse constar, por parte del órgano competente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito que lo emita o suscriba, la obligación de los prestadores del servicio de portar el medio o sistema tecnológico de monitoreo que implemente la Municipalidad.

CAPÍTULO XIII

DEL SISTEMA PARA CHATARREAR

Artículo IV.2.65.- Del sistema.- La autoridad metropolitana competente[[72]](#footnote-72) conjuntamente con las direcciones metropolitanas de Desarrollo Territorial y Medio Ambiente Secretarias de Territorio, Hábitat y Vivienda; y, Ambiente, definirán, diseñarán y ejecutarán el sistema para chatarrear.

Artículo IV.2.66.- Vehículos chatarra.- Todo vehículo de tracción a motor, propiedad de instituciones públicas, privadas o de personas naturales domiciliadas en el Distrito Metropolitano de Quito, que hayan superado los 30 años desde su fabricación, serán considerados chatarra; se procederá a su detención e ingreso en el patio de compactación municipal.

Artículo IV.2.67.- Patio de Compactación de Vehículos Chatarra.- La autoridad metropolitana competente[[73]](#footnote-73) administrará, delegará o concesionará el Patio de Compactación de Automotores Chatarra y sus Componentes. De todo vehículo que ingresa se llenará una ficha técnica que contenga datos como: marca, modelo, placa, tipo capacidad, números de pasajeros, propietario, número de motor, número de chasis. Igualmente se llevará un registro fotográfico y videográfico del vehículo completo y de su proceso para chatarrear.

La autoridad metropolitana competente[[74]](#footnote-74) notificará a la Agencia Nacional de Tránsito para que se proceda a dar de baja la respectiva matrícula y llevará un archivo de las mismas.

Artículo IV.2.68.- Excepción.- No se considerarán inmersos en la disposición del artículo 2718 relacionado con los vehículos chatarra, del presente Capítulo[[75]](#footnote-75), los automotores:

a) De propiedad de personas naturales o jurídicas domiciliadas en otras jurisdicciones cantonales;

b) Los declarados clásicos, previa certificación de la y CORPAIRE autoridad metropolitana competente[[76]](#footnote-76); y,

c) Aquellos que por su utilización y destino se encuentren de paso en el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo IV.2.69.- Compensación.- Las personas naturales o jurídicas que, voluntariamente ingresen el vehículo de su propiedad al Patio de Compactación Municipal, al que se refiere el artículo 2719 sobre la materia, de este Capítulo[[77]](#footnote-77), al momento de entregar la matrícula del automotor, serán compensados por la autoridad metropolitana competente[[78]](#footnote-78), con la suma de USD 500,00, mediante la entrega de una nota de crédito, aplicable al pago de impuestos o tasas municipales.

CAPÍTULO XIV[[79]](#footnote-79)

REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR

Artículo IV.2.70.- Medidas de regulación de la circulación vehicular.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, podrá implementar medidas de regulación de la circulación vehicular por zonas y/u horarios.

El Alcalde de Quito expedirá e implementará planes de restricción y regulación de la circulación vehicular de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad, con el fin de optimizar la circulación vehicular, agilitar la fluidez del tráfico, procurar una circulación segura y con mayor comodidad, reducir los índices de contaminación ambiental, disminuir el consumo energético y racionalizar los viajes motorizados, las mismas que deberán ser puestas en conocimiento del Concejo Metropolitano.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a fin de garantizar la ejecución de las medidas de restricción y regulación vehicular, realizará operativos de control, a través de sus órganos competentes,.

Artículo IV.2.71.- Excepción.- Se exceptúa de la disposición del segundo inciso del artículo precedente a los vehículos:

a) Oficiales del Presidente y Vicepresidente de la República;

b) Oficiales del Cuerpo Diplomático y Consular acreditado ante el Gobierno Nacional;

c) De transporte de personas con discapacidades;

d) Conducidos por personas de la tercera edad;

e) De emergencias: ambulancias públicas o privadas, vehículos motobombas y/o rescate del Cuerpo de Bomberos y vehículos de la Policía Nacional en cumplimiento de su misión específica y vehículos de rescate o asistencia social;

f) De transporte colectivo de personas: Público (Buses Urbanos e Interparroquial, Sistema Metrobús Q); Comercial (Escolar, Institucional, Turístico); y, por Cuenta Propia (iniciativa empresarial); legalmente registrados; y,

g) De transporte comercial rural.

Para el caso del literal c) los salvoconductos serán emitidos por la Agencia Metropolitana de Tránsito, previa acreditación del Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS).

Artículo IV.2.72.- Vigencia.- La disposición de los artículos anteriores se mantendrá vigente o podrá ser reformada sobre la base de los estudios que para tal efecto realice la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano.

CAPÍTULO XV

SUSPENSIÓN, MULTA, RETENCIÓN DEL AUTOMOTOR, CLAUSURA DEL ESTABLECIMIENTO Y JURISDICCIÓN COACTIVA

Artículo IV.2.73.- Sanciones.- Las operadoras que incurran en las causales establecidas en el artículo 2683 relacionado con la suspensión de los permisos de operación, del Capítulo VII de este Título[[80]](#footnote-80), serán sancionadas con:

La suspensión del Contrato o Permiso de Operación hasta que se subsane la causa que generó la suspensión y al pago de una multa equivalente a una remuneración básica unificada.

La reincidencia se sancionará con el doble de las penas previstas en este numeral.

Artículo IV.2.74.- Sanción en caso recurrencia.- Los socios o accionistas beneficiarios de una habilitación operacional, que incurran en las causales mencionadas en el artículo 2693 relacionado con la suspensión de la habilitación operacional, del Capítulo VIII de este Título[[81]](#footnote-81), serán sancionados con:

1. Literales a), b) y c): Suspensión de la habilitación operacional la misma que se impondrá con el inicio del procedimiento sancionador[[82]](#footnote-82), hasta que se subsane la causa que generó la suspensión y se efectúe el pago de una multa equivalente al 50% de la remuneración básica unificada.

La reincidencia se sancionará con el doble de las penas previstas en este numeral;[[83]](#footnote-83)

2. Literales d), e) y f): Con la suspensión de la habilitación operacional la misma que se impondrá con el inicio del procedimiento sancionador[[84]](#footnote-84) hasta que se subsane la causa que generó la suspensión y se efectúe el pago de una multa equivalente a una remuneración básica unificada.

Artículo IV.2.76.- Sanción del Comisario Municipal de Administración Zonal.- El Comisario Municipal de la Administración Zonal correspondiente sancionará con la clausura del establecimiento comercial por 15 días o con una multa equivalente a 5 remuneraciones básicas unificadas, a las empresas que violenten la prohibición que dispone el artículo relacionado con los establecimientos distribuidores de taximetros.

La reincidencia será sancionada con el doble de las penas que dispone el inciso anterior.

Artículo IV.2.77.- Los propietarios de los vehículos que circulen en contravención de los planes de restricción y de regulación serán sancionados, a través del órgano administrativo competente, por la comisión de la infracción administrativa, con una multa equivalente al 15% de un salario básico unificado; en caso de reincidencia, por segunda ocasión, con una multa equivalente al 25% de un salario básico unificado; y, en caso de reincidencia, por tercera ocasión o más, con una multa equivalente al 50% de un salario básico unificado. En cualquier caso, alternativamente, se podrá pagar la sanción con trabajo comunitario de conformidad con la norma de aplicación respectiva que se expida para el efecto.

Los recursos recaudados por efectos de las multas aquí establecidas, se utilizarán preferentemente en la ejecución de obras tendientes a la construcción, mantenimiento y promoción de la movilidad no motorizada.[[85]](#footnote-85)

Artículo IV.2.78.- Potestad Coactiva.- La autoridad metropolitana competente para el cobro de las multas establecidas en este Título[[86]](#footnote-86) podrá ejercer la potestad coactiva, de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano.

Artículo IV.2.79.- Para garantizar la inmediación del infractor en el procedimiento administrativo sancionador, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del órgano administrativo competente, retirará, en el acto de la comisión de la infracción administrativa, el vehículo de la vía pública y lo depositará en los lugares establecidos con ese propósito. Si el infractor pagara la multa respectiva el mismo día, tendrá el derecho a retirar su vehículo una vez terminada la restricción vehicular, sin que ninguna autoridad pública pueda impedirlo.[[87]](#footnote-87)

CAPÍTULO XVI

PROCEDIMIENTO, RECURSOS Y CERTIFICACIONES

Artículo IV.2.80.- Procedimiento.- La Autoridad Metropolitana Competente, una vez recibido el informe del cual se desprendan causas suficientes por las que habría lugar a declarar la revocatoria, suspensión o terminación de los títulos habilitantes para la prestación del servicio de transporte terrestre, público o comercial, así como de las habilitaciones operacionales otorgadas, iniciará el respectivo expediente administrativo de conformidad al procedimiento sancionador establecido en El Código Orgánico Administrativo.

CAPITULO XVII

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Artículo IV.2.81.- Términos aplicables.- Para efectos de aplicación de este Título[[88]](#footnote-89) y reglamentos de la autoridad metropolitana competente, se entenderá, por:

Adhesivos de Identificación Municipal.- Especies valoradas que llevarán impreso el número de registro municipal, las cuales se adhieren a los vehículos de transporte público autorizados por la autoridad metropolitana competente.

Cambio de socio.- Registro mediante el cual, una persona autorizada por el representante legal de la operadora, reemplaza a otra en los registros de la autoridad metropolitana competente.

Cambio de unidad.- Registro mediante el cual un vehículo sin restricciones, reemplaza a otro en los registros de la autoridad metropolitana competente.

Certificado de vehículo registrado en la autoridad metropolitana competente.- Documento público que acredita que un vehículo se encuentra registrado y habilitado por la autoridad metropolitana competente, para operar en el servicio público de transporte en el Distrito Metropolitano de Quito.

Certificado de vehículo no registrado en la autoridad metropolitana competente.- Documento público que acredita que un vehículo no se encuentra registrado y habilitado por la autoridad metropolitana competente, para operar en el servicio público de transporte en el Distrito Metropolitano.

Certificado de Inhabilidad.- Documento público, mediante el cual se acreditan los nombres, denominación y especificaciones de las personas o vehículos registrados como prestadores no autorizados (ilegales) de servicio de transporte público de personas o carga en el Distrito Metropolitano.

Estudio de demanda y factibilidad técnica de operación.- Documentos técnicos-ambientales y jurídicos, que en sus conclusiones determinan el número de usuarios que requieren servicio de transporte terrestre, el sistema de operación, la cuantificación de unidades de transporte y el impacto ambiental que provocaría.

Director General Metropolitano de Tránsito.- Representante legal, de Agencia Metropolitana de Tránsito.

Gerencias.- Departamentos técnicos de planificación, gestión, operación y prestación de los servicios de administración del transporte en el Distrito Metropolitano.

Habilitación Operacional.- Documento público que identifica la operadora, socio o accionista y vehículo autorizados a prestar servicio público de transporte de pasajeros o carga.

Informe previo.- Resolución de la autoridad metropolitana competente , documento habilitante sin el cual la Superintendencia de Compañías, Dirección Nacional de Cooperativas Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, notarios, registradores o autoridad pública, no podrán autorizar la creación, otorgamiento de escrituras e inscripción de sociedades o cooperativas de transporte terrestre en el Distrito Metropolitano de Quito.

Incremento de cupos.- Resolución de Directorio con fundamento en las conclusiones de un estudio de demanda de servicio, mediante el cual se autoriza el incremento socios o unidades en una operadora.

Infraestructura vial y equipamiento.- Red vial, terminales terrestres, estaciones de transferencia, paradas, sistemas de comunicación y estacionamientos del sistema de transporte del Distrito Metropolitano.

Índices operacionales.- Parámetros técnicos definidos por la autoridad metropolitana competente en los permisos de operación, que señalan el número de socios o accionistas, flota vehicular, frecuencias, rutas, estacionamientos y otras especificaciones a las que se encuentran sujetas las operadoras.

Modalidades de transporte público.- Denominación que diferencia al transporte público autorizado en operadoras de servicio: Sistema Integrado, Urbano Convencional, Interparroquial, Interparroquial, Estudiantil e Institucional, Turismo, Taxis y Carga en el Distrito Metropolitano de Quito.

Modificación Permiso de Operación.- Cambios en las especificaciones técnicas-jurídicas, como consecuencia de registros y resoluciones, solicitados por las operadoras o emitidas por la administración.

Operadora.- Persona jurídica autorizada a prestar servicio público de transporte terrestre de personas o carga en el Distrito Metropolitano.

Plan de Gestión de Calidad.- Constituye el documento que presentan las operadoras para ser cumplido en los próximos cuatro años, el que contemplará el mejoramiento continuo del servicio.

Plan Operativo Anual.- Constituye el documento en el cual se señalan las actividades y el presupuesto que cumplirán las operadoras cada año.

Reposición de Identificaciones Municipales.- Acto administrativo por el cual la Agencia Metropolitana de Tránsito emite una nueva habilitación o nuevos adhesivos de identificación municipal por robo, pérdida o deterioro de los anteriores.

Reportes.- Información tomada de la base de datos de la autoridad metropolitana competente , sobre denominación y nombres de una operadora y su representante legal; rutas de las operadoras que circulan por una calle o sector determinado; modalidad y flota vehicular y, socios o accionistas registrados por una operadora.

Socio o accionista.- Persona que forma parte de una cooperativa o compañía, habilitada a operar un vehículo en el servicio público de transporte de personas o carga en el Distrito Metropolitano.

Suspensión permiso operación.- Es la inhabilidad temporal que tiene la operadora para realizar trámites administrativos en la entidad de la autoridad metropolitana competente.

Suspensión habilitación operacional.- Es la inhabilidad temporal que tiene el socio o accionista para realizar trámites en la entidad de la autoridad metropolitana competente.

Sistema de transporte.- Servicio que prestan las diferentes operadoras para que la ciudadanía pueda desplazarse en la red vial.

Transporte urbano de pasajeros.- Transporte de personas que se realiza en el área urbana del Distrito Metropolitano en buses especial, tipo, articulados o trolebuses, dentro de los recorridos, horarios y frecuencias preestablecidas por la autoridad metropolitana competente.

Transporte interparroquial de pasajeros.- Transporte de personas que se realiza desde las parroquias hasta un terminal de transferencia de la zona urbana del Distrito Metropolitano de Quito, en buses especial, tipo y en recorridos, horarios y frecuencias preestablecidos por la autoridad metropolitana competente.

Transporte de pasajeros en taxis.- Transporte de personas en automóviles, de color amarillo, con capacidad para cinco personas, equipados con taxímetro, legalmente autorizados por la autoridad metropolitana competente para prestar tal servicio.

Transporte estudiantil e institucional.- Transporte de personas en vehículos autorizados específicamente a transportar estudiantes o empleados de instituciones públicas o privadas en buses, busetas y furgonetas.

Transporte de carga: Liviana, media y pesada.- Transporte autorizado por la autoridad metropolitana competente , exclusivamente para la movilización de bienes, mercadería o materiales dentro del Distrito Metropolitano.

Transporte terrestre turístico.- Transporte que mediante régimen especial está autorizado por la autoridad metropolitana competente para movilizar grupos de personas a sitios de interés turístico, dentro del Distrito Metropolitano.

Tráfico.- Flujos de circulación de los medios de transporte determinados por su dirección, velocidad y densidad.

Vehículos chatarra.- Todo vehículo de tracción a motor que ha superado los 30 años desde su fabricación.

TÍTULO II[[89]](#footnote-90)

DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR TELEFÉRICO, FUNICULAR Y OTROS MEDIOS SIMILARES – QUITO CABLES

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Artículo IV.2.82.- Objeto.- La presente Ordenanza Metropolitana El presente Título 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 transporte; y, el mecanismo para la determinación de las afectaciones derivadas de la implementación del sistema de transporte público por cable.

Artículo IV.2.83.- Ámbito de aplicación.- Las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza Metropolitana el presente Título 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.

Artículo IV.2.84[[90]](#footnote-91).- La entidad rectora del territorio, hábitat y vivienda, asignará los usos de suelo, zonificaciones, edificabilidad y afectaciones de las líneas del Sistema de Transporte Público de Pasajeros por Teleférico, Funicular y Otros Medios Similares y su área de influencia, a los lotes y predios comprendidos en sus trazados, derivados de la respectiva ordenanza, la cual será aprobada por el Concejo Metropolitano previo informe de la Comisión de Uso de Suelo.[[91]](#footnote-92)

Artículo IV.2.85.- 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 normativa metropolitana vigente en la materia.

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.

CAPÍTULO II

DEFINICIONES

Artículo IV.2.86.- Definiciones: Para efectos de aplicación de la presente Ordenanza el presente Título se observarán las siguientes definiciones:

Cabinas: En ascensores, teleféricos y otros medios de desplazamiento similares, recinto en el que se trasladan las personas.

Cota: Altura o nivel en una escala de valores, altura de un punto sobre un plano horizontal de referencia.

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.

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.

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.

Banda de infraestructura y servicios.- Contiene el sistema suspendido de infraestructura de la línea de transporte.

Edificabilidad: Posibilidad de edificación sobre un suelo según las normas urbanísticas.

Galibo de seguridad: Zona geométrica libre de obstáculos alrededor de un sitio.

Artículo IV.2.87.- 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:

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.

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 movilizarse gracias a uno o varios cables tractores.

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.

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 IV.2.88.- Espacio aéreo.- Para los efectos de la presente Ordenanza Metropolitana el presente Título, 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.

CAPÍTULO III

INICIATIVA, IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

Artículo IV.2.89.- 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 IV.2.90.- Modalidades de gestión.- Toda iniciativa del subsistema de transporte de pasajeros por cable podrá ser implementada bajo cualquiera de las siguientes modalidades:

Gestión integral directa del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de cualquiera de sus empresas públicas metropolitanas;

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,

Gestión integral directa por parte del sector privado.

Artículo IV.2.91.- 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.

CAPÍTULO IV

PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO

Artículo IV.2.92.- Usos de suelo y zonificación[[92]](#footnote-93).- El uso de suelo principal aplicable a los predios donde se implantarán las paradas y estaciones del subsistema de transporte de pasajeros será equipamiento cuyo cambio de uso de suelo se hará mediante la respectiva Ordenanza previo informe de la Comisión de Uso de Suelo. El uso de suelo equipamiento será compatible con comercios y servicios de carácter barrial, sectorial y zonal.

Artículo IV.2.93.- 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 IV.2.94.- 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 IV.2.95.- 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:

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.

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.

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.

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 IV.2.96.- 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 IV.2.97.- 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 IV.2.98.- 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 IV.2.99.- 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 del la presente Ordenanza Metropolitana presente Título, cuyo metraje deberá constar normado en el respectivo Reglamento que se expida sobre la materia.

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.

TÍTULO III[[93]](#footnote-94)

DE LA FIJACIÓN DE LA TARIFA PREFERENCIAL PARA PERSONAS CON DISPACIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN EL ÁMBITO INTRACANTONAL URBANO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo IV.2.100.- En ejercicio de los principios de orden Constitucional y aquellos previstos en la Ley Orgánica de Discapacidades, se establece en diez centavos de dólar de los Estados Unidos de América (USD. 0,10) la tarifa preferencial que las personas con discapacidad deberán cancelar en la prestación del servicio de transporte público intracantonal urbano y en el Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito, incluyendo sus troncales y alimentadores, cuya observancia será obligatoria y de fiel cumplimiento por parte de los operadores del servicio.

Artículo IV.2.101.- Para efectos de control y acceso a la tarifa preferencial establecida en el artículo precedente, los usuarios con discapacidad deberán presentar obligatoriamente ante los operadores de transporte el carné otorgado por el Consejo Nacional de Discapacidades; el registro otorgado por la Autoridad Sanitaria Nacional correspondiente; o, la cédula de identidad o ciudadanía en la que conste la calificación de la condición de discapacidad. En aquellos casos en que la discapacidad del usuario sea evidente, el operador de transporte no exigirá la presentación del documento que acredite tal condición.

Artículo IV.2.102.- La inobservancia de la tarifa fijada en la presente Ordenanza por parte de los operadores del transporte público intracantonal urbano y del Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito, acarrea la imposición de las sanciones previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Código Orgánico Integral Penal.

Artículo IV.2.103[[94]](#footnote-95).- La tarifa preferencial fijada a través de la presente Ordenanza a favor de las personas con discapacidad, no implica modificación a la estructura tarifaria vigente; por lo tanto, en todo aquello que no ha sido dispuesto aquí expresamente, se observarán las disposiciones que respecto al servicio de transporte público intracantonal urbano se encuentran contenidas en la Resolución No. 001-DIR-2003-CNTTT, de 22 de enero de 2003, expedida por el ex Consejo Nacional de Tránsito, actual Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Artículo IV.2.104.- Para la ejecución de la presente Ordenanza del presente Título, encárguese a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el control y fiscalización del transporte terrestre público intracantonal urbano.

TÍTULO IV[[95]](#footnote-96)

DEL SERVICIO DE TAXI EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CAPÍTULO I

NORMAS GENERALES

Artículo IV.2.105.- Sujeción.- Se sujetarán a las disposiciones del presente Título las Operadoras legalmente constituidas y autorizadas a la prestación del servicio, con sus Conductores o Conductoras, para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, los usuarios del servicio, así como los proveedores de vehículos, taxímetros, sistemas de control y aplicativos móviles; y, autoridades metropolitanas en el ámbito de sus competencias.

Artículo IV.2.106.-[[96]](#footnote-97) Para efectos de aplicación de lo dispuesto en el artículo innumerado (14) de la presente Ordenanza relacionado con el cambio de socio o de unidad de la Sección V, de este Capítulo[[97]](#footnote-98), la Agencia Metropolitana de Tránsito verificará la fecha de ingreso de los socios y/o accionistas de las Operadoras, como beneficiarios de una habilitación operacional y/o fecha de emisión del Permiso de Operación correspondiente, siendo obligatoria su sujeción únicamente por parte de las Operadoras constituidas y por quienes ingresaron en calidad de beneficiarios, con fecha posterior a la sanción de la presente Ordenanza Metropolitana No. 177, de 18 de julio de 2017.

La presente disposición es de cumplimiento obligatorio además para los beneficiarios de las habilitaciones operacionales otorgadas en el marco del Proceso de Regularización de Taxis del Distrito Metropolitano de Quito del 2011.

Artículo IV.2.107.- La Secretaría de Medio Ambiente en coordinación con la Secretaría de Movilidad, determinarán un esquema de incentivos para reconocer a las Operadoras que hayan habilitado dentro de su flota vehículos eléctricos o vehículos que generen cero emisiones, en reconocimiento a los beneficios socio ambientales derivados de la reducción de emisiones y reducción de ruido. Este reconocimiento podrá hacerse a través de condecoraciones y/ o reconocimientos públicos conforme las ordenanzas vigentes.

El Alcalde Metropolitano dispondrá a las unidades administrativas correspondientes, el análisis de los incentivos económicos o descuentos en tasas por servicios, a los que podrán acceder los Operadores que hayan habilitado dentro de su flota vehículos eléctricos o vehículos que generen cero emisiones.

Artículo IV.2.108.- Sin perjuicio de las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza el presente Título, las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio de taxi del DMQ, darán cumplimiento estricto a los mecanismos para fortalecer la calidad y a la tarifa que por prestación del servicio se encuentra vigente, conforme la Ordenanza Metropolitana No. 056 sancionada el 27 de abril del 2015.

Artículo IV.2.109.- Encargar a la Secretaría de Movilidad para que en coordinación con la entidad responsable del control y regulación del transporte terrestre a nivel nacional, gestione la revisión de la tipología de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte en taxi y su respectiva homologación, que permita brindar por parte de los Operadores un servicio diferenciado.

Artículo IV.2.110.- En todo lo no previsto en la presente Ordenanza Metropolitana el presente Título, se observarán las disposiciones que en materia de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, se encuentren contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Reglamento general de aplicación y ordenanzas metropolitanas aplicables.

SECCIÓN I

DE LAS COMPETENCIAS Y NATURALEZA DEL SERVICIO

Artículo IV.2.111.- Competencia regulatoria.-

Le corresponde al Concejo Metropolitano de Quito, establecer, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, mediante Ordenanza, las clases o subclases de Servicio de Taxi y, en general, el marco regulatorio en el que se presta el Servicio de Taxi, sin perjuicio de las competencias del Gobierno Central en la materia; así como, conocer y aprobar los estudios de oferta y demanda;

La expedición de normas de carácter técnico, planificación y regulación del servicio de transporte comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito son de competencia de la Secretaría encargada de la Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, o quien haga sus veces; y,

La ejecución de las normas de carácter técnico, planificación, regulación y de control, el otorgamiento de los títulos habilitantes para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi y las respectivas habilitaciones operacionales, así como la facultad sancionatoria administrativa, es de competencia de la Agencia Metropolitana de Tránsito del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito o quien haga sus veces.

Para el ejercicio efectivo de las competencias aquí señaladas, es obligación el mantener la debida coordinación con las dependencias municipales responsables del control de actividades comerciales dentro del Distrito Metropolitano de Quito, que permita el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente.

Artículo IV.2.112.- Servicio de Taxi.- El servicio de transporte comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito, es el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte masivo, en vehículos de color amarillo denominados taxi, organizados en operadoras legalmente constituidas y autorizados mediante un permiso de operación otorgado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, conducidos por personas autorizadas conforme al ordenamiento jurídico (el "Conductor o Conductora"), en el ámbito territorial y condiciones previstos en este Capítulo para cada clase y subclase.

Artículo IV.2.113.- Clasificación.- El Servicio de Taxi se clasifica en convencional y ejecutivo.

El Servicio de Taxi Convencional es el servicio de transporte terrestre comercial que se presta al Usuario dentro de los límites del Distrito Metropolitano de Quito, cuando el vehículo es abordado en la vía pública, en una estación previamente autorizada, o, en general, sin que medie requerimiento por parte del Usuario a un centro de operaciones, sin perjuicio de que el mismo sea solicitado a través de un aplicativo móvil para el despacho de flota debidamente autorizado.

El Servicio de Taxi Convencional podrá prestarse, en función del ámbito territorial, en las siguientes subclases:

Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario: Es aquel que se presta dentro de todo el ámbito territorial del Distrito Metropolitano de Quito, sin restricción territorial;

Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales: Es aquel que se presta exclusivamente al interior de la zona urbana de una parroquia rural o entre zonas urbanas de parroquias rurales vecinas. Eventualmente, las y los Conductores podrán trasladar Usuarios desde el ámbito territorial autorizado en el correspondiente Permiso de Operación hacia otras zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, pero en ningún caso podrán recoger Usuarios en estos destinos eventuales.

Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas: Es aquel que se presta en un sector determinado en el Permiso de Operación, dentro de las zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito calificadas por la Secretaría responsable de la Movilidad, o quien haga sus veces, como periféricas. Bajo ningún concepto, estos vehículos podrán circular para la prestación del Servicio de Taxi fuera del sector determinado en el Permiso de Operación.

El Servicio de Taxi Ejecutivo es el que se presta al Usuario en las zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, sin otra restricción territorial, cuando se lo hace en la modalidad de "puerta a puerta", siempre que medie un requerimiento del servicio efectuado por el Usuario a través de un Centro de Operaciones o aplicativo móvil para el despacho de flota, debidamente autorizado, de conformidad a las disposiciones legales vigentes.

SECCIÓN II

DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Artículo IV.2.114.- Dimensionamiento del parque automotor de taxis.- La flota vehicular necesaria para atender la demanda del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, será determinado por la Secretaría responsable de la Movilidad o quien haga sus veces, sobre la base de los correspondientes estudios de oferta y demanda efectuados para cada una de la clases y subclases, en la zona urbana de la ciudad y en cada una de las parroquias rurales del Distrito.

El número máximo de vehículos destinados al servicio de taxi se determinará con base en las variables número de taxis-número de habitantes, cobertura del servicio de transporte público, características de las actividades socioeconómicas generales y particulares de zonas específicas, y cualquier otra que técnicamente se requiera.

Los estudios para el dimensionamiento del parque automotor de taxis serán actualizados cada quince (15) años y sus resultados serán puestos en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación y posterior ejecución, de ser el caso, por parte de las Autoridades metropolitanas en el ámbito de sus competencias.

Una vez determinado el número de vehículos requeridos para el servicio de taxi por parte de la instancia municipal responsable de la movilidad, los trámites para la emisión de informes favorables para la constitución jurídica de nuevas Operadoras, otorgamiento de permisos de operación para las Operadoras legalmente constituidas o incremento de cupos de las Operadoras debidamente autorizadas, se sujetará a lo dispuesto en una ordenanza metropolitana expedida expresamente para tal efecto. [[98]](#footnote-99)

SECCIÓN III

DE LAS OPERADORAS

Artículo IV.2.115.- Definición.- Son Operadoras de transporte terrestre comercial en taxi, las personas jurídicas de derecho privado que, constituidas como compañías o cooperativas autorizadas a prestar el servicio de taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito, hayan obtenido el correspondiente Permiso de Operación ante la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces.

Las Operadoras son las responsables del cumplimiento de los estándares de calidad durante la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxis y de la definición e implementación de las acciones y los mecanismos internos que garanticen el cumplimiento de los derechos de las y los usuarios del servicio.

Artículo IV.2.116.- De la naturaleza jurídica.- Las Operadoras de transporte comercial en taxi, organizadas a través de Compañías y Cooperativas, según corresponda, se sujetarán a la Ley de Economía Popular y Solidaria y a la Ley de Compañías, en lo que se refiere a su organización jurídica; y a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento General de aplicación y las disposiciones de la presente ordenanza del presente Título, en lo que compete a su operación, regulación y control en la prestación del servicio de transporte terrestre; sin perjuicio de las demás normas que respecto al ejercicio de su actividad comercial deben cumplir dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Las operadoras de transporte comercial en taxi tendrán objeto social exclusivo para el que fue creado, de conformidad a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y no podrán prestar otro tipo de servicio distinto al que fue autorizado por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

SECCIÓN IV
DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA

Artículo IV.2.117.- Objeto social exclusivo.- De conformidad con lo que ordena la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para la constitución jurídica de compañías o cooperativas de taxis, el objeto social será exclusivo para la prestación del servicio de transporte en taxi, tanto para el servicio convencional como para el servicio ejecutivo, en sus respectivas subclases.

Artículo IV.2.118.- Informe previo de constitución jurídica.- De conformidad a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las entidades del sector público responsables de los procesos de constitución de personas jurídicas, no podrán otorgar la personería jurídica a las operadoras de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, sin contar con el informe previo de constitución jurídica emitido por la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces.

Artículo IV.2.119.- Requisitos y condiciones.- Los interesados para la constitución jurídica de una operadora de transporte terrestre comercial en taxi, deberán solicitar el informe y autorización previa a la Agencia Metropolitana de Tránsito, acreditando el cumplimiento de los requisitos generales previstos para este propósito en el ordenamiento jurídico vigente en materia de transporte terrestre.

La Agencia Metropolitana de Tránsito, a través de sus áreas administrativas competentes, verificará la disponibilidad dentro del estudio de oferta y demanda aprobado y determinará, con sustento en el respectivo informe técnico y jurídico, la factibilidad para la constitución de una operadora de transporte terrestre comercial en taxi, que haya cumplido con las condiciones y requisitos exigidos para la obtención del informe previo de constitución jurídica, en el que se hará constar al menos, el nombre de la compañía o cooperativa a ser constituida, según la clase, el ámbito de operación según los límites territoriales establecidos (subclases), el detalle de socios o accionistas, el objeto social exclusivo que deberá constar en el estatuto y la alusión expresa de que el Informe no constituye título habilitante para la prestación del servicio.

El informe de factibilidad será comunicado a los interesados a través de una Resolución de Informe Previo de Constitución Jurídica y tendrá una vigencia de ciento veinte (120) días contados a partir de la fecha de emisión de la misma.

El interesado tendrá un plazo de ciento veinte (120) días, contados a partir de la notificación de la Resolución de Informe Previo de Constitución Jurídica, para concluir con el trámite de constitución jurídica ante las entidades competentes, presentarlo ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, o quien haga sus veces, y, solicitar el título habilitante respectivo, caso contrario se dará por extinguido el efecto jurídico contenido en la misma.

SECCIÓN V

DEL PERMISO DE OPERACIÓN Y DE LAS HABILITACIONES OPERACIONALES

Artículo IV.2.120.- Permiso de operación.- Para la prestación del servicio de transporte en taxi, convencional o ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, las Compañías y Cooperativas constituidas, según sea el caso, deberán obtener previamente el permiso de operación ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, bajo el cumplimiento de los requisitos y condiciones previamente establecidos.

Los estándares de calidad para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi formarán parte integrante del Permiso de Operación, junto con los planes de mejora que eventualmente deriven de la evaluación anual correspondiente, los mismos que serán de cumplimiento obligatorio por parte de las Operadoras.

Artículo IV.2.121.- Requisitos y condiciones.- La o el representante legal de la Compañía o Cooperativa constituidas, según sea el caso, deberán solicitar el correspondiente permiso de operación agregando a su petición los requisitos documentales previstos en el ordenamiento jurídico vigente.

Sin perjuicio de los requisitos para la obtención del permiso de operación de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, las Compañías y Cooperativas, respectivamente, deberán cumplir las siguientes condiciones:

Encontrarse al día con las obligaciones para con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Pago de la patente municipal.

Licencia única de actividades económicas - LUAE.

La solicitud deberá presentarse ante la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, entidad que verificará la disponibilidad dentro del estudio de oferta y demanda previamente aprobado; debiendo determinar, con sustento en el respectivo informe técnico, la factibilidad de extender el Permiso de Operación a la Persona Jurídica solicitante.

Ninguna Operadora podrá prestar el servicio de taxi con vehículos cuyo titular no se encuentre habilitado en el respectivo Permiso de Operación otorgado por la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Toda modificación solicitada por la o el representante legal de una Operadora a su Permiso de Operación deberá ser autorizada previamente por la Agencia Metropolitana de Tránsito, bajo el cumplimiento de los requisitos y condiciones previstas en el ordenamiento jurídico vigente.

El Permiso de Operación de transporte terrestre comercial en taxi convencional, urbano, rural y periférico, tendrá una vigencia de diez (10) años renovables, de acuerdo con el procedimiento establecido en la normativa aplicable vigente. El Permiso de Operación de transporte terrestre comercial en taxi ejecutivo, será de cinco (5) años renovables, de acuerdo con el procedimiento establecido en la normativa aplicable vigente. Para la renovación del título habilitante, la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces verificará el cumplimiento de requisitos de idoneidad del socio o accionista de la Operadora, en calidad de beneficiario de la respectiva habilitación operacional, así como de los conductores designados para la prestación del servicio en vía, conforme los lineamientos emanados desde la Secretaría responsable de la Movilidad o quien haga sus veces.

Artículo IV.2.122.- De las habilitaciones operacionales.- Las habilitaciones operacionales son documentos de identificación y control municipal, otorgadas de forma individual a los vehículos habilitados dentro del respectivo Permiso de Operación de las Operadoras de Transporte comercial en taxi del DMQ, cuyo registro le corresponde mantener a la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, en calidad de Autoridad otorgante.

Las habilitaciones operacionales previstas en este Título se otorgan nominalmente y no son disponibles o negociables por su titular ni por la Operadora autorizada a la prestación del servicio, por encontrarse fuera del comercio; por lo tanto, no podrán ser objeto de medidas cautelares o de apremio, arrendamiento, cesión o, bajo cualquier figura, transferencia o traspaso de su explotación o uso. De verificarse tales hechos, la habilitación operacional será devuelta a la Agencia Metropolitana de Tránsito en su calidad de titular de la misma.

Las habilitaciones operacionales como parte del Permiso de Operación otorgado a favor de la Operadora, tendrán una vigencia igual al título habilitante emitido.

Artículo IV.2.123.- Cambio de socio o unidad.- Durante la vigencia del Permiso de Operación la Operadora podrá solicitar a la Agencia Metropolitana de Tránsito, o quien haga sus veces, el cambio de socio y/o unidad sobre la o las habilitaciones operacionales otorgadas en el título habilitante, bajo el cumplimiento de los requisitos previstos en el Manual para la obtención de títulos habilitantes de transporte terrestre, que se encuentre vigente dentro ordenamiento jurídico.

No procederá el cambio de beneficiario de una habilitación operacional (socio o accionista), antes de los cinco (5) años contados a partir de la emisión del Permiso de Operación a favor de la Operadora o a partir de su ingreso como beneficiario de la habilitación. En caso de desvinculación del socio o accionista de la habilitación operacional otorgada a la Operadora, la misma será devuelta a la Agencia Metropolitana de Tránsito en su calidad de titular, previo el proceso administrativo de sanción por terminación correspondiente, salvo muerte o enfermedad catastrófica del beneficiario de la habilitación (socio o accionista) debidamente comprobada.

Artículo IV.2.124.- Permiso de operación producto de fusión o escisión.- De forma previa a la escisión o fusión de una compañía o cooperativa de transporte terrestre comercial en taxi del DMQ, los interesados, bajo el cumplimiento de los requisitos previstos en la Ley para este tipo de actos jurídicos, presentará ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, la solicitud conjuntamente con el proyecto de minuta de escisión o fusión de la persona jurídica, en cuyo texto, deberá constar la manifestación expresa respecto a la condición de los socios o accionistas titulares de los vehículos habilitados para la prestación del servicio en el Permiso de Operación correspondiente, a la cual se deberá acompañar el Acta de Junta General y demás documentos habilitantes que legitimen de conformidad a la Ley la decisión adoptada,

La Agencia Metropolitana de Tránsito, una vez verificado los requisitos y condiciones de Ley, con el informe técnico y jurídico de respaldo, emitirá la resolución con la factibilidad previa de fusionar o escindir la Operadora en cuestión, documento habilitante para perfeccionar dicho acto ante los organismos de control competentes.

Una vez efectuado los trámites administrativos ante los organismos competentes, y, aprobada que haya sido la fusión o escisión de la Compañía o Cooperativa, la o el representante legal de la Operadora deberá solicitar ante la Agencia Metropolitana de Tránsito el correspondiente Permiso de Operación bajo los requisitos y procedimientos previstos en la presente Ordenanza el presente Título.

La fusión o escisión de una Operadora no constituye la creación de nuevos servicios de transporte, por lo tanto, la emisión del permiso o permisos de operación a regir después de dichos actos jurídicos se limitará al número de vehículos habilitados originalmente en la o las Operadoras requirentes.

SECCIÓN VI

DE LOS VEHÍCULOS Y SISTEMAS

Artículo IV.2.125.- Características y Condiciones de los Vehículos destinados al Servicio de Taxi.- Los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi deberán sujetarse a las características y condiciones previstas en el ordenamiento jurídico vigente y a las normas técnicas aplicables a nivel nacional para este tipo de servicio. Sin perjuicio de aquello, los vehículos de la modalidad taxi en el Distrito Metropolitano de Quito se sujetarán a la Regla Técnica que defina los signos y franjas distintivas para la prestación del servicio, en razón de la clase y/o subclase de servicio, emitida por la Secretaría responsable de la movilidad, o quien haga sus veces.

Las Operadoras de transporte en taxi que durante los procesos de renovación o cambio de unidad soliciten la habilitación de vehículos eléctricos o vehículos que generen cero emisiones dentro de su flota autorizada, podrán requerir a la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, atención prioritaria en la ubicación de parqueaderos y/o estacionamientos en zonas de circulación de alta demanda, zonas sensibles, zonas especiales turísticas de la ciudad y estaciones de transferencia de pasajeros, según su clase de servicio. Para el efecto, la Secretaría responsable de la Movilidad o quien haga sus veces determinará las condiciones y lineamientos técnicos aplicables a esta disposición.

Artículo IV.2.126.- Centro de llamadas, sistema de despacho de flotas y aplicativos móviles.- Las operadoras de transporte comercial ejecutivo, para la prestación del servicio de transporte para el que fueron autorizadas, deberán contar con un centro de llamadas y sistema de despacho de flota debidamente homologado, calificado y autorizado por la Agencia Nacional de Tránsito en el ejercicio de sus competencias. La Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, por su parte, verificará el cumplimiento de esta condición y empleará los mecanismos de control que sean necesarios para su efectivo cumplimiento.

Sin perjuicio de su clase de servicio, las operadoras de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, del Distrito Metropolitano de Quito, únicamente podrán contar con un sistema de control y gestión de flotas, sea a través de aplicativos móviles, autorizados y debidamente homologados por la entidad de regulación y control nacional.

Artículo IV.2.127.- Proveedores de taxímetros, equipos de control y aplicativos móviles.- Los proveedores y comercializadores de taxímetros y sistemas de despacho de flota de taxis, así como los desarrolladores de aplicativos móviles para el despacho de flotas de taxis a través del posicionamiento global GPS y telecomunicaciones, previamente a la comercialización de sus equipos y/o servicios, deberán obtener obligatoriamente el certificado de homologación, validación y/o calificación por parte de la Agencia Nacional de Tránsito, de conformidad a la Ley y normas técnicas y de medición que le son aplicables, previo a su instalación en las unidades vehiculares autorizadas a la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, certificado que será obligatorio para el ejercicio de sus actividades comerciales dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Sus bienes y servicios deberán ser provistos únicamente a las unidades vehiculares autorizadas a la prestación del servicio en taxi. Su incumplimiento conlleva las sanciones previstas en el ordenamiento metropolitano vigente, para el efecto, la Agencia Metropolitana de Tránsito conjuntamente con la Agencia Metropolitana de Control, o quienes hagan sus veces, coordinarán operativos que permitan velar por el fiel cumplimiento de lo aquí dispuesto.

SECCIÓN VII

DE LAS Y LOS CONDUCTORES

Artículo IV.2.128.- Definición.- Se entiende por Conductor o Conductora toda persona mayor de edad, que reuniendo los requisitos prescritos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, está calificado para manejar un vehículo a motor en la vía pública para la prestación del servicio de taxi.

Artículo IV.2.129.- Obligaciones generales del Conductor o Conductora.- Sin perjuicio de las obligaciones previstas en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, son obligaciones generales de las y los Conductores que circulen en el Distrito Metropolitano de Quito:

Ajustar su conducta al ordenamiento jurídico que regula el ejercicio de la actividad que tiene encomendada, en tal virtud y de manera especial, deberá conducir dentro de los límites de velocidad autorizados, no hablar por teléfono en ningún momento durante el trayecto, emplear para sí mismo y requerir a las y los Usuarios el uso del cinturón de seguridad y, en general, observar las normas jurídicas y técnicas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Observar con las y los Usuarios un comportamiento correcto y cortés, en todo momento.

Portar obligatoriamente los siguientes documentos vigentes respecto de sí mismo o del vehículo que conduce, según corresponda:

Licencia de Conducir profesional, vigente.

Documento de Matriculación Vehicular, con el pago del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) vigente.

Habilitación operacional.

Certificado de aprobación de la revisión técnica vehicular otorgada por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Cuidar su indumentaria, su aseo personal y el del vehículo.

Cuidar, en todo momento, el cumplimiento de las características y condiciones del vehículo conforme las características y condiciones previstas en el ordenamiento jurídico.

Respetar en todo momento los derechos de las y los Usuarios y, en lo que le corresponda, facilitar el cumplimiento de sus obligaciones.

Aprobar las evaluaciones periódicas que lleve a cabo la Agencia Metropolitana de Tránsito para verificar la idoneidad de los conductores de los vehículos autorizados a la prestación del servicio.

Garantizar el acceso al servicio de las personas con movilidad reducida.

Las demás que determine la Autoridad.

El incumplimiento de una de las obligaciones aquí dispuestas será causal de revocatoria de la habilitación operacional respectiva, previo el proceso administrativo sancionador previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

SECCIÓN VIII

DE LAS TARIFAS Y TASAS

Artículo IV.2.130.- Determinación.- La prestación del Servicio de Taxi estará sujeta al precio fijado en la tarifa vigente determinada por el Concejo Metropolitano del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, que obligará por igual tanto a las y los usuarios como a las Operadoras y sus Conductores o Conductoras.

Artículo IV.2.131.- Publicidad.- Será de obligatorio cumplimiento por parte de las y los Conductores, la colocación del cuadro de tarifas vigentes en el interior del vehículo, en un lugar totalmente visible para la o el Usuario.

Artículo IV.2.132.- Cobro de tarifa.- Para el cobro de la tarifa por parte de las operadoras debidamente autorizadas para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, los vehículos destinados a su servicio estarán provistos de un taxímetro debidamente homologado, que permita la exacta aplicación de los valores debidamente fijados.

El uso del taxímetro para el cobro de las tarifas respectivas, es obligatorio durante todo el recorrido y tiempo que fueren utilizados por los pasajeros, los 365 días del año y las 24 horas del día. El equipo deberá contar de tecnología homologada y certificada por parte de la Agencia Nacional de Tránsito, y deberá estar situado en la parte delantera derecha del interior del vehículo, de forma que en todo momento resulte completamente visible para el viajero la lectura de la tarifa y precio de la carrera, debiendo además emitir el comprobante de venta en los términos previstos en la normativa tributaria aplicable.

El no uso del taxímetro durante la prestación del servicio será causal de revocatoria de la habilitación operacional correspondiente, previo el proceso administrativo de sanción previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

CAPÍTULO II

DE LA CALIDAD DE SERVICIO

Artículo IV.2.133.- Derechos relacionados con el Servicio de Taxi.- Son derechos de las y los Usuarios relacionados con el servicio de taxi, además de los previstos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano:

Recibir un trato digno y respetuoso de parte de la Conductora o Conductor y del personal administrativo de la Operadora, y, en su caso, del Centro de Operaciones.

Pagar exclusivamente la tarifa que marque el taxímetro y recibir el comprobante de venta o su sustituto válido.

Denunciar cualquier infracción al ordenamiento jurídico que rige el Servicio de Taxi al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito o a la Operadora, y obtener oportuna respuesta sobre las medidas adoptadas.

Las y los Conductores que fueren requeridos por un Usuario o Usuaria para prestar servicio estando libre el vehículo no podrán negarse a ello sin causa justificada. Se considerarán causas justificadas, entre otras, las siguientes:

Ser requerido para transportar un número de Usuarias o Usuarios superior al de las plazas autorizadas para el vehículo según la clasificación del servicio.

Cuando cualquiera de los pasajeros se halle en estado de manifiesta embriaguez, o intoxicación por estupefacientes, excepto en los casos de peligro grave o inminente para su vida o integridad física.

Cuando sea requerido para prestar el servicio por vías intransitables que ofrezcan peligro para la seguridad o integridad tanto de los ocupantes y de la Conductora o Conductor como del vehículo.

Cuando en razón de la clase o subclase del Servicio de Taxi, no se cuente con la autorización para recoger a la Usuaria o Usuario en la vía pública.

En caso de accidente o avería del vehículo, así como cuando el vehículo fuera detenido por un agente autorizado, la o el Conductor detendrá el taxímetro. Si no se consumase el servicio, la o el usuario sólo estará obligado u obligada a pagar lo que el taxímetro marque.

Si la Conductora o el Conductor olvidara poner en funcionamiento el taxímetro, será de su cuenta lo devengado hasta el momento de advertir su omisión, cualquiera que fuera el recorrido efectuado.

Contar con canales de comunicación directa con las Autoridades metropolitanas, que le permitan obtener atención oportuna de las quejas y denuncias interpuestas por la calidad de servicio ofertada.

Artículo IV.2.134.- Del fortalecimiento de la calidad.- Sin perjuicio de las previstas en el ordenamiento jurídico nacional y local vigente, para el mejoramiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, del Distrito Metropolitano de Quito, las Operadoras autorizadas, con sus conductores, conductoras y personal administrativo, estarán obligados a observar las siguientes disposiciones,:

Garantizar la prestación del servicio las 24 horas del día y los 365 días del año, en toda el área rural y urbana del Distrito, a fin de precautelar la movilidad de la ciudadanía.

Garantizar un adecuado trato a los usuarios, a través de un comportamiento correcto y cortés, en todo momento, por parte de los conductores, conductoras y personal administrativo perteneciente a la Operadora;

Mantener un proceso de selección, contratación, evaluación, control y capacitación de sus conductores, conductoras y personal administrativo, así como, establecer programas de mantenimiento y renovación de su flota vehicular. La Agencia Metropolitana de Tránsito implementará los mecanismos de evaluación y verificación idoneidad de los conductores de taxi del DMQ.

Respeto a las tarifas establecidas en los horarios definidos, a través del uso obligatorio del taxímetro.

No eludir las carreras solicitadas por los usuarios a sectores concurridos del hipercentro, zonas rurales o periféricas, conforme lo autorizado en los permisos de operación otorgados;

Garantizar un adecuado despacho en la flota perteneciente a las operadoras de transporte comercial en taxi ejecutivo, con la infraestructura física, tecnológica y de comunicación necesaria, en la que deberán receptar centralmente los pedidos de las y los usuarios del servicio de taxi, así como contar con al menos un estacionamiento fuera de la vía, propio o contratado para los vehículos destinados a prestar el Servicio de Taxi Ejecutivo.

Implementar mecanismos para la atención de quejas ciudadanas, en las que se proporcionará información clara y oportuna sobre las condiciones de servicio a favor de los usuarios.

Capacitar periódicamente y de forma permanente, sostenida y continua a los conductores, conductoras y personal administrativo en temas turísticos, atención al usuario, idiomas quichua e inglés (opcional); primeros auxilios, historia de la ciudad, de tal forma que se brinde un servicio integral y de mayor nivel y calidad, trato cordial a los usuarios del servicio y se proporcione información sobre los lugares de interés turísticos de la ciudad, alojamientos, alimentación y centros de esparcimiento. Los conductores y conductoras tienen la obligación de exhibir dentro de sus unidades la certificación de la capacitación recibida.

Capacitar periódicamente a los conductores en temas relacionados a la atención preferente de usuarios con movilidad reducida.

Cumplir y hacer cumplir a sus socios o accionistas y Conductores, las normas que sobre la prestación del Servicio de Taxi se encuentran vigentes en el Distrito Metropolitano de Quito, así como las condiciones y requisitos que sirvieron de base para el otorgamiento del respectivo Permiso de Operación y las respectivas Habilitaciones Operacionales.

Cumplir con sus obligaciones y deberes tributarios y aquellos derivados de su calidad de empleador, de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Contar con un sistema de control y gestión de flotas, y de ser el caso, con aplicativos móviles, debidamente homologados, calificados y autorizados de conformidad a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Contar con los seguros y pólizas vigentes, necesarias para cubrir la responsabilidad civil frente a terceros derivada de la prestación del Servicio de Taxi. La Agencia Metropolitana de Tránsito verificará periódicamente la vigencia de las respectivas pólizas.

Contar con al menos un establecimiento de atención al Usuario.

Garantizar la inclusión de las mujeres en calidad de socias o accionistas, y en su caso, Conductoras, en un porcentaje no menor al 10% de la nómina respectiva.

Las Operadoras y los titulares de los vehículos destinados al Servicio de Taxi estarán además sujetos al mecanismo alternativo de resolución de controversias con las y los Usuarios que en materia de servicios públicos el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito hubiera promovido o establecido.

Las Operadoras y los titulares de los vehículos destinados al Servicio de Taxi estarán sujetos a los mecanismos de racionalización o restricción vehicular que se establezcan de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano.

Contar con al menos el 2% de unidades adoptadas para el traslado de personas con discapacidad.

Las demás que determine la Autoridad competente.

Para el cumplimiento de lo dispuesto en los literales anteriores se incorporará procesos permanentes de capacitación y de formación de conductores y personal administrativo por parte de las operadoras autorizadas a la prestación del servicio.

El incumplimiento de uno de los parámetros de calidad aquí dispuestos, será causal de revocatoria de la habilitación operacional respectiva, previo el proceso administrativo sancionador previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Artículo IV.2.135.- De la evaluación de la calidad durante la prestación del servicio.- Corresponde a las Operadoras de transporte en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, la responsabilidad frente al cumplimiento de los estándares de calidad durante la prestación del servicio establecidos en este Título y por la Autoridad metropolitana competente. La Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, efectuará una evaluación periódica anual respecto al cumplimiento de los mismos por parte de la Operadora, que incluya el procesamiento de los reclamos o denuncias de la ciudadanía, que sirva de base para el establecimiento de sanciones conforme el ordenamiento legal aplicable y bajo las siguientes consideraciones.

Dentro del primer trimestre de cada año la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, notificará al representante legal de cada Operadora con los resultados de la evaluación anual efectuada y dispondrá, de ser el caso, un plan de mejoras que establezca las acciones correctivas a ser adoptadas por parte de la Operadora y los plazos para implementarlas, que no podrá ser mayor a un año. El incumplimiento parcial o total del plan de mejoras propuesto constituye infracción administrativa de primera clase y será sancionado por la Agencia Metropolitana de Tránsito con suspensión del Permiso de Operación y multa conforme lo dispuesto en el artículo 80 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, bajo el procedimiento sancionador previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD). La reincidencia, hasta por una tercera ocasión, en el incumplimiento del plan de mejoras, conlleva la revocatoria del Permiso de Operación correspondiente y la imposición de la sanción pecuniaria prevista en el artículo 81 de la misma Ley.

La aplicación de la sanción respectiva no exime a la Operadora del cumplimiento del plan de mejoras y de la evaluación anual correspondiente.

CAPÍTULO III

RÉGIMEN SANCIONATORIO

Artículo IV.2.136.- De la suspensión, revocatoria y terminación de los títulos habilitantes.- La suspensión, revocatoria, imposición de multa o declaratoria de terminación del Permiso de Operación o habilitaciones operacionales, como medidas de sanción administrativa, se sujetará a las causales previstas en la Ley Orgánica de transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las Ordenanzas Metropolitanas vigentes, facultad sancionatoria que estará a cargo de la Agencia Metropolitana de Tránsito, bajo el procedimiento sancionador previsto en el esto sin perjuicio de las acciones que por cometimiento de infracciones de tránsito las autoridades judiciales sustancian al amparo del Código Orgánico Integral Penal (COIP).

Para efectos de la aplicación del Régimen Administrativo sancionador, cualquier persona natural o jurídica podrá presentar la denuncia sobre el cometimiento de una infracción que de origen al correspondiente procedimiento administrativo.

TÍTULO V[[99]](#footnote-100)

DEL FORTALECIMIENTO DE LA CALIDAD Y FIJACIÓN DE LA TARIFA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL EN TAXI DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo IV.2.137.- Objeto.- El objeto de la presente Ordenanza del presente Título es determinar los mecanismos para fortalecer la calidad y fijar las tarifas que los usuarios pagarán por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo IV.2.138.- Ámbito.- Se sujetarán a las disposiciones de la presente Ordenanza del presente Título los usuarios del servicio y las Operadoras autorizadas, con sus Conductores o Conductoras, para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito.

La sujeción a la presente Ordenanza al presente Título por parte de las Operadoras autorizadas para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi convencional, comprende las siguientes subclases:

Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario;

Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales; y,

Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas.

Artículo IV.2.139.- Competencia.- Es competencia de la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, fijar la tarifa de transporte comercial en taxi y establecer los mecanismos operativos que considere necesarios para el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente.

Artículo IV.2.140.- Definiciones.- Para efectos de aplicación de la presente Ordenanza del presente Título se observarán las siguientes definiciones:

Arrancada: Cálculo monetario como resultado del tiempo que la unidad de taxi transita sin pasajeros. Es el primer rubro que se incorpora al valor de la tarifa, ya que es generado cuando inicia el servicio sin surgir variación alguna por la distancia recorrida entre el lugar de partida y el destino final.

Carrera: Traslado de pasajeros en una unidad de taxi debidamente autorizada, de un punto a otro, pudiendo ser la misma corta, intermedia o larga.

Carrera mínima: Valor monetario mínimo que el usuario de este medio de trasporte debe pagar por trasladarse de un punto a otro.

Costo por kilómetro recorrido: Valor monetario que representa cada kilómetro que recorre el vehículo durante la prestación del servicio, considerando todos los costos fijos, variables y de capital calculados.

Costo minuto de espera: Valoración monetaria del tiempo que la unidad de taxi se detiene durante la prestación de servicio, sin que finalice la carrera o llegue al destino final.

Taxímetro: Instrumento de medición y control instalado en los vehículos de servicio de transporte, que progresivamente suman e indican en todo instante el valor que debe pagar el usuario considerando las variables de distancia recorrida y tiempo de funcionamiento del servicio.

Artículo IV.2.141.- Del fortalecimiento de la calidad.- Para el mejoramiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito, las Operadoras autorizadas, con sus conductores, conductoras y personal administrativo, estarán obligados a observar las siguientes disposiciones, sin perjuicio de las previstas en la Ordenanza Municipal No. 0047, sancionada el 15 de abril del 2011 normativa metropolitana vigente:

Garantizar la prestación del servicio los 365 días del año y las 24 horas del día, a fin de precautelar la movilidad de la ciudadanía;

Garantizar un adecuado trato a los usuarios, a través de un comportamiento correcto y cortés en todo momento, por parte de los conductores, conductoras y personal administrativo perteneciente a la Operadora;

Mantener un proceso de selección, contratación, evaluación, control y capacitación de sus conductores, conductoras y personal administrativo, así como, establecer programas de mantenimiento y renovación de su flota vehicular;

Respetar las tarifas establecidas en los horarios definidos, a través del uso obligatorio del taxímetro;

Cumplir con las carreras solicitadas por los usuarios a sectores concurridos del hipercentro, zonas rurales o periféricas, conforme lo autorizado en los permisos de operación otorgados;

Garantizar un adecuado despacho en la flota perteneciente a las operadoras de transporte comercial en taxi ejecutivo, con la infraestructura física, tecnológica y de comunicación necesaria, en la que deberán receptar centralmente los pedidos de las y los usuarios del servicio de taxi;

Implementar mecanismos para la atención de quejas ciudadanas, en las que se proporcionará información clara y oportuna sobre las condiciones de servicio a favor de los usuarios; y,

Capacitar a los conductores, conductoras y personal administrativo en temas turísticos, sus políticas y lineamientos, de tal forma que se brinde un trato cordial al turista y se proporcione información sobre los lugares de interés turístico de la ciudad, alojamiento, alimentación y centros de esparcimiento.

Artículo IV.2.142.- Fijación de tarifa.- Para el cobro de la tarifa por parte de las operadoras debidamente autorizadas para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo del Distrito Metropolitano de Quito, los vehículos destinados a su servicio estarán provistos de un taxímetro que permita la exacta aplicación de los siguientes valores que forman parte de la estructura tarifaria:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| CONCEPTO | TARIFA DIURNA | TARIFA NOCTURNA  |
| Costo de Arranque | USD. 0,50 (cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América) | USD. 0,50 (cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América) |
| Costo por kilómetro recorrido | USD. 0,40 (cuarenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América) | USD. 0,40 (cuarenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América) |
| Costo por minuto de espera | USD. 0,10 (diez centavos de dólar de los Estados Unidos de América) | USD. 0,10 (diez centavos de dólar de los Estados Unidos de América) |
| Carrera mínima\* | USD. 1,45 (un dólar cuarenta y cinco centavos de los Estados Unidos de América) | USD. 1,75 (un dólar setenta y cinco centavos de los Estados Unidos de América) |

\*El valor de la carrera mínima se ha definido considerando la distancia promedio recorrida en dos punto cinco kilómetros.

Los valores fijados en el presente artículo son de observancia obligatoria y de fiel cumplimiento por parte de las y los usuarios del servicio; y, las Operadoras con sus Conductores o Conductoras, autorizadas a la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo IV.2.143.- Para efectos de aplicación de las tarifas fijadas en los artículos precedentes, las Operadoras autorizadas para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo, darán observancia a las siguientes disposiciones:

Las tarifas previstas en el artículo 6 de la presente Ordenanza precedente del presente Título, serán aplicables de lunes a domingo respetando la jornada diurna y nocturna; y, en días festivos y/o feriados, debidamente establecidos por la Autoridad competente, se aplicarán los valores fijados para la tarifa nocturna;

La jornada nocturna se entenderá por tal aquella que se realiza entre las 19h00 y las 06h00 del día siguiente, conforme las disposiciones contenidas en el Código de Trabajo vigente;

El uso del taxímetro para el cobro de las tarifas respectivas es obligatorio durante todo el recorrido y tiempo que fueren utilizados por los pasajeros, el equipo deberá contar de tecnología homologada y certificada, situado en la parte delantera derecha del interior del vehículo, de forma que en todo momento resulte completamente visible para el viajero la lectura de la tarifa y precio de la carrera; y,

Se otorgará información clara, veraz y oportuna a los usuarios del transporte sobre la fijación y el cobro de las tarifas aquí dispuestas, para lo cual se colocarán de manera visible al usuario, en todas las unidades de transporte terrestre comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito, el detalle de las tarifas aprobadas mediante la presente Ordenanza el presente Título.

Artículo IV.2.144.- Para la ejecución de la presente Ordenanza del presente Título, encárguese a la Agencia Metropolitana de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial el control y fiscalización del transporte terrestre comercial en taxi convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo IV.2.145[[100]](#footnote-101).- Encárguese a la Agencia Metropolitana de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial la implementación de una línea telefónica para atención ciudadana, misma que funcionará las 24 horas del día y los 365 días del año, a través de la cual se receptarán las quejas y denuncias presentadas por los usuarios en la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi convencional y ejecutivo, para la toma efectiva de acciones que permitan fortalecer la calidad del servicio.

Artículo IV.2.146.- Las operadoras del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, deberán presentar el plan anual de mejoras y/o equipamiento tecnológico a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, hasta el 31 de enero de cada año.

Artículo IV.2.147.- La inobservancia a las disposiciones, condiciones y tarifas fijadas en la presente Ordenanza en el presente Título, por parte de las Operadoras, Conductores o Conductoras, autorizadas a la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, acarrean la imposición de las sanciones previstas en el Código Orgánico Integral Penal, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la normativa local que le sea aplicable.

TÍTULO VI[[101]](#footnote-102)

DEL RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y TERMINALES TERRESTRES DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CAPÍTULO I

DEL OBJETO Y ÁMBITO

Artículo IV.2.148.- Objetivos.- Créase el Sistema de Estacionamientos de Quito con el objetivo de apoyar el desarrollo territorial, la conectividad y movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito, así como mejorar las condiciones de circulación peatonal, vehicular y ciclística, principalmente en la ciudad de Quito y sus conglomerados adyacentes, mediante la planificación, diseño y gestión de estacionamientos vehiculares existentes y nuevos proyectos, que integren de forma prioritaria sus servicios a los principales corredores de transporte público de pasajeros.

Artículo IV.2.149.- Objetivos específicos.- La presente ordenanza El presente Título tiene como objetivos específicos los siguientes:

Establecer los lineamientos para mejorar la calidad del espacio público, beneficiando a los residentes y peatones, racionalizando el uso del vehículo particular y priorizando el transporte público y el transporte alternativo.

Determinar parámetros y lineamientos para la fijación de tarifas en estacionamientos públicos y privados, propendiendo a que responda a una política de movilidad integral.

Focalizar los estímulos e incentivos para el desarrollo de nuevos proyectos de estacionamientos en el Distrito Metropolitano de Quito.

Establecer el marco regulatorio para la incorporación de ParQuito, como una medida de apropiación y dinamización de los espacios públicos destinados a estacionamientos.

Definir medidas que tiendan a erradicar la tipología de estacionamiento en vía informal

Artículo IV.2.150.- Sistema de Estacionamientos.-Los estacionamientos vehiculares que conforman el Sistema de Estacionamientos de Quito tendrán el carácter de uso público y serán planificados, diseñados y gestionados tanto en bienes sobre los cuales tiene dominio la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, como en bienes inmuebles de dominio público, y en los bienes de dominio privado que hayan sido debidamente autorizados para este fin, se aplicará las regulaciones del uso del suelo comercial y de servicios del Distrito Metropolitano de Quito.

Sólo en el caso de que, para los efectos previstos en el inciso anterior, se requiera el cambio de categoría de los bienes metropolitanos, se requerirá resolución previa del Concejo Metropolitano, con el voto favorable de al menos las dos terceras partes de sus miembros. No se entenderá como cambio de categoría del bien, la determinación del destino de las vías públicas para el servicio de estacionamiento rotativo tarifado de vehículos.

CAPÍTULO II

INSTITUCIONALIDAD

Artículo IV.2.151. Competencia.- Compete a la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad, establecer técnicamente las zonas en las vías públicas que podrán ser destinadas para el Sistema de Estacionamiento de Vehículos Rotativo Tarifado, para lo cual remitirá un informe técnico al Órgano Administrativo Competente del Sistema de Estacionamientos de Quito, el mismo que procederá a elaborar el informe definitivo técnico-financiero que determine la factibilidad de la propuesta.

El Órgano Administrativo competente del Sistema de Estacionamiento de Quito también podrá proponer a la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad mediante informe técnico-financiero la aprobación de la ampliación de la cobertura del Sistema Rotativo Tarifado para su aprobación.

Así mismo y, previo informe técnico de compatibilidad de uso y de imagen urbana de la Secretaría o de la dependencia responsable del territorio, hábitat y vivienda, le compete establecer los espacios específicos en los demás bienes metropolitanos del dominio público y privado, que podrán ser destinados para servicio de estacionamiento de uso público en playas o edificios, sujetándose a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo anterior, cuando se requiera el cambio de categoría del bien.

Artículo IV.2.152.- Administración.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del órgano administrativo competente, administrará el Sistema de Estacionamientos de Quito, con facultades y competencias en la materia de conformidad con este Capítulo, para lo cual diseñará, gestionará y ejecutará todas las acciones necesarias para promover y desarrollar el mismo, en el marco de las políticas de movilidad sostenible definidas por el Concejo Metropolitano o por la Secretaría o dependencia responsable de la Movilidad, según corresponda.

Artículo IV.2.153.- Evaluación.- La Secretaría o dependencia responsable de la movilidad será la encargada de evaluar cada dos años el cumplimiento de los objetivos de la gestión del Sistema de Estacionamientos de Quito, frente a la política de gestión de los flujos del tráfico urbano y las condiciones generales de movilidad.

En el caso de requerirse por motivos técnicos la evaluación del sistema, antes del plazo establecido en el inciso anterior, la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad, deberá realizarlo e informar el resultado del mismo.

Artículo IV.2.154.- Normativa.- Vía Resolución Administrativa del órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, se expedirán las instrucciones administrativas, flujos de procedimiento y reglas técnicas para la mejor aplicación de este Capítulo, de los estacionamientos públicos administrados por el Municipio de Quito estando facultada para la expedición de reglas de carácter financiero, operativo y técnico, en cada una de las tipologías de la oferta de estacionamientos, previo informe favorable emitido por la Secretaria o dependencia responsable de la movilidad

CAPÍTULO III

DE LOS TIPOS DE ESTACIONAMIENTO PARA VEHÍCULOS

Artículo IV.2.155.- Tipos de estacionamientos.- Los estacionamientos vehiculares que conforman el Sistema de Estacionamientos de Quito, deben prestar el servicio público exclusivo para el estacionamiento de vehículos y pueden desarrollarse en:

Estacionamientos en la vía pública, que se denominará Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado,

Estacionamientos fuera de la vía en espacios específicos de bienes públicos y privados, sea en playas de estacionamientos o edificios.

Estacionamientos no tarifados en la vía. pública.

Artículo IV.2.156.- Categorías: El diseño y localización de los estacionamientos descritos en el artículo anterior se sujetarán a las siguientes categorías:

Estacionamiento central: Infraestructura ubicada dentro de un área urbana o rural de alta concentración de actividades administrativas, comerciales y de servicios.

Estacionamiento de borde: Infraestructura ubicada en el perímetro de un área urbana o rural de alta concentración de actividades administrativas, comerciales y de servicios.

Estacionamiento de transferencia: Infraestructura que brinda servicio de transferencia de vehículos particulares al transporte masivo de pasajeros. Pueden encontrarse adosados a las terminales y estaciones de transferencia de los corredores de transporte público.

Estacionamiento rotativo tarifado: Espacios públicos sobre vías, destinados para el servicio de estacionamientos rotativo tarifado de vehículos, que tiene por objetivo proporcionar a los ciudadanos el derecho a utilizar la vía pública en forma ordenada, segura, y que gestione la demanda de estacionamientos.

En cualquiera de estas tipologías podrán incorporarse estacionamientos de corta o larga distancia

Artículo IV.2.157.- Modalidad.- El servicio de estacionamientos se clasifica según la modalidad de transporte, para efectos de la presente ordenanza del presente Título, en los siguientes grupos:

Estacionamientos para vehículos no motorizados: bicicletas u otros similares

Estacionamientos para vehículos motorizados según la siguiente clasificación:

Estacionamientos para vehículos menores como motocicletas;

Estacionamientos para vehículos livianos: automóviles y camionetas;

Estacionamientos para vehículos de transporte público y de carga liviana: buses, busetas y camiones rígidos de dos y tres ejes; y,

Estacionamientos de vehículos de carga pesada destinados a combinación de camión, remolque o tracto camión con semirremolque o remolque.

Artículo IV.2.158.- Normas técnicas.- Los estacionamientos vehiculares de uso público deberán ser planificados en concordancia con, lo establecido con el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y el Plan de Uso y Ocupación del Suelo y diseñados de acuerdo a lo establecido en las Normas de Arquitectura y Urbanismo vigentes. Para su implementación deberán contar con el informe técnico favorable de la secretaría municipal responsable de los temas de territorio, hábitat y vivienda.

Para determinar la factibilidad de creación de nuevos proyectos de estacionamientos, las Secretarías responsables de la movilidad y territorio, hábitat y vivienda, deberán atenerse a los siguientes criterios:

Fomentar la intermodalidad.

Garantizar la complementariedad del sistema de estacionamientos con los ejes de transporte público, de tal manera que de ser necesario construir nuevos estacionamientos, estén fuera del área de aplicación de la medida de restricción a la circulación vehicular “pico y placa” (estacionamientos de borde);

Prohibir el desarrollo de proyectos de estacionamientos dentro de bienes patrimoniales, espacios de diversión y ocio, que impliquen modificaciones en el uso de suelo;

Permitir que los espacios de estacionamiento estén integrados correctamente a los edificios circundantes y a las zonas peatonales, y que no bloqueen las zonas o vías peatonales.

Realizar informes técnicos vinculantes con modelaciones de tráfico, número de viajes que incrementará en un radio de 5 kilómetros (km) y demanda inducida de viajes motorizados por proyectos de estacionamiento.

CAPÍTULO IV

DE LOS TIPOS DE GESTIÓN

Artículo IV.2.159.- Administración.- Los Estacionamientos de uso público y Terminales Terrestres que se encuentren ubicados en bienes sobre los cuales tiene dominio la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, serán administrados y operados por el órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, bajo el régimen de concesión, asociación o cualquier otro tipo de acto necesario para organizar, promover, contratar y operar el Sistema, exceptuándose aquellos actos que pudieran implicar transferencia de dominio de los bienes, para lo cual se requerirá autorización expresa del Concejo Metropolitano.

Los estacionamientos que se encuentran en los mercados, ferias y plataformas municipales, serán administrados y operados por la Agencia de Coordinación Distrital de Comercio, bajo el régimen de concesión, asociación o cualquier otro tipo de acto necesario. Los valores obtenidos por esta recaudación, serán administrados por un fideicomiso y solo se podrán usar para mejorar la infraestructura de los mercados.

Los estacionamientos de uso público ubicados en bienes privados que cobren tarifa por el uso de plazas de estacionamiento, deberán cumplir con la normativa que para el efecto dicte la Secretaría o dependencia de la movilidad, en base a los informes técnicos presentados por el órgano competente de la administración del Sistema y la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.

Artículo IV.2.160.- Estímulos.- Los estacionamientos nuevos que sean gestionados en los demás bienes inmuebles de dominio público o privado y que hayan sido debidamente autorizados para este fin, y que formen parte del Sistema de Estacionamientos de Quito, podrán acceder a estímulos por inversiones para estacionamiento público de borde y que se articulen al sistema de transporte público, siempre y cuando respondan a una planificación y estén respaldados en los respectivos estudios.

Artículo IV.2.161.- Responsabilidad.- Ni la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, ni el órgano administrativo competente del Sistema de Estacionamientos de Quito, asumirán responsabilidad alguna por daños o pérdidas ocasionadas en los vehículos que permanezcan en los estacionamientos del Sistema.

Los Estacionamientos que forman parte del Sistema de Estacionamientos Privados del Distrito Metropolitano de Quito serán responsables civilmente, ante los riesgos inherentes al servicio de estacionamiento.

CAPÍTULO V

DE LAS TARIFAS, HORARIOS Y EXCEPCIONES

Artículo IV.2.162.- Criterios para la fijación de tarifas.- El órgano competente administrador del sistema, a través de un estudio técnico financiero, justificará el cálculo de las tarifas tomando en cuenta el grado de cobertura de los costos del servicio. Las tarifas fijadas podrán ser además diferenciadas, tomando en consideración los siguientes aspectos:

La vinculación del estacionamiento con el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) del Distrito Metropolitano de Quito.

La localización, horarios regulares, fines de semana y feriados, así como la rotación del uso de las plazas de estacionamiento.

El rol funcional asignado al estacionamiento en el marco de la estrategia de gestión de la demanda de transporte

La clasificación tipológica del servicio, de acuerdo a lo establecido en el presente Capítulo.

El Sistema Metropolitano de Estacionamientos de determinar una tarifa diferenciada acorde a la intensidad de la demanda, especialmente en las zonas donde se produce la mayor concentración de actividades. Este principio deberá ser aplicado preferentemente para la fijación de tarifas en el hipercentro de la ciudad.

Se deben establecer límites en la oferta de estacionamientos, por cada espacio creado fuera de la vía pública dentro del hipercentro, un número igual debe ser eliminado de la vía pública.

Artículo IV.2.163.- Usos.- Toda persona podrá hacer uso de los estacionamientos Municipales de uso público pertenecientes al “Sistema de Estacionamientos de Quito”, para lo cual deberá pagar la tarifa fijada mediante resolución técnicamente justificada, emitida por el órgano competente administrador del Sistema, sobre la base de los siguientes criterios básicos, adicionales a los establecidos en el artículo siguiente:

Están exentos del pago de la tarifa todos los vehículos no motorizados;

Los vehículos conducidos por personas adultas mayores o que transportan personas con discapacidad, estarán exentos del pago de la tarifa.

Las tarifas horarias deberán estar indexadas al salario básico, con valores aproximados al centavo, y deberán ser revisadas cada 31 de enero. En su formulación deberán incluirse los siguientes parámetros de diferenciación y ajuste:

Las motocicletas tendrán un máximo del 50% de la tarifa básica de los vehículos livianos.

Los vehículos pesados tendrán un recargo de máximo el 100% de la tarifa básica de los vehículos livianos.

A partir de la 20h00 y hasta las 06h00 se podrá aplicar un recargo de máximo el 50% de la tarifa básica de los vehículos livianos; excepto para el caso de residentes, debidamente registrados que en ese horario recibirán un descuento máximo del 50% de la tarifa básica de los vehículos livianos.

Los vehículos eléctricos e híbridos tendrán una exención del 50%.

La tarifa básica de los vehículos livianos corresponderá a las dos primeras horas de ocupación y a partir de la tercera se aplicará un incremento del 50% por cada hora; con excepción de las plazas asignadas a residentes, que tendrán una tarifa plana para el horario mencionado anteriormente.

Las tarifas fijadas en estacionamientos privados de uso público, deberán seguir los lineamientos y principios establecidos en esta ordenanza. Los estudios técnicos, económicos, financieros y de uso de suelo deberán ser evaluados por la entidad metropolitana competente, la cual deberá aprobar o modificar por un año la tarifa.

Artículo IV.2.164.- Recaudación.- El total de lo recaudado por concepto del cobro de la tarifa por uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, será administrado por el órgano competente de la administración del Sistema, bajo parámetros empresariales, establecidos en la Ley Orgánica de Empresas Públicas.

Artículo IV.2.165.- Atención prioritaria.- La adecuación de un espacio destinado al estacionamientos de vehículos para personas con discapacidad, adultas mayores, así como para bicicletas será requisito indispensable para el funcionamiento de los establecimientos que forman parte del Sistema de Estacionamientos de Quito, para lo cual se deberán realizar las adecuaciones necesarias, a través de la expedición de los instrumentos administrativos, de conformidad con lo establecido en este Capítulo.

Artículo IV.2.166.- Excepciones.- Previo informe técnico emitido por la dependencia encargada de la gestión del Sistema de Estacionamientos Rotativo Tarifado, la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad podrá autorizar que se exceptúe la implementación del Sistema de Estacionamientos Rotativo Tarifado, al espacio de la vía pública ubicado en el frente adyacente donde se encuentran ubicados locales de misiones diplomáticas, locales consulares o de organizaciones intergubernamentales.

Artículo IV.2.167.- Tiempo de uso.- El tiempo máximo de estacionamientos por plaza y el horario de operación del Sistema de Estacionamientos de Quito, será fijado mediante Resolución Administrativa, en base a criterios de movilidad sustentable y sostenible debidamente motivada, por el órgano competente de la administración del Sistema.

Artículo IV.2.168.- Autorizaciones especiales.- El órgano competente de la administración del Sistema, podrá autorizar el uso de las plazas del Sistema de Estacionamientos de Quito a personas naturales o jurídicas que requieran temporalmente el uso de espacio público, previo a la presentación de los permisos necesarios para el desarrollo de su actividad, otorgados por las dependencias municipales; más el pago de la tarifa correspondiente por utilización de plazas de estacionamiento del Sistema.

Artículo IV.2.169.- Cobro tarifas.- El mecanismo de cobro, por uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, previo conocimiento y aprobación del Directorio del órgano competente de la administración del Sistema, será definido mediante resolución administrativa tomando en cuenta el tipo de estacionamiento y el servicio que brinde.

Artículo IV.2.170.- Forma de pago.- La modalidad de pago por uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, será prepago en el caso de plazas de estacionamiento en la vía, denominado Estacionamiento Rotativo Tarifado; y, en el caso de estacionamientos fuera de la vía, en espacios específicos de predios públicos o privados, sea en playas o edificios, su administrador definirá la forma de pago.

Artículo IV.2.171.- Arrendamiento de plazas de estacionamiento.- El órgano competente de la administración del Sistema, podrá celebrar contratos de arrendamiento para el uso de plazas de estacionamientos fuera de la vía, sobre la base de un reglamento específico, considerando los siguientes criterios básicos:

La prioridad para la celebración de contratos de este tipo tendrán las personas naturales residentes vecinas del estacionamiento, por el interés de los visitantes frecuentes o esporádicos o las instituciones públicas o privadas.

No podrá incluirse en esta modalidad más allá del 25% de las plazas disponibles en cada estacionamiento.

El contrato de arrendamiento no podrá exceder los seis meses, renovables en el caso de que se cumplan el resto de las condiciones; con excepción de las personas naturales residentes, cuyo contrato podrá extenderse hasta por dos años.

La asignación de las plazas disponibles se realizará a partir de una convocatoria pública por los medios de comunicación de la Municipalidad y las carteleras de los propios estacionamientos, a fin de receptar las expresiones de interés. En caso de que tales expresiones superen al número de plazas disponibles, la asignación de las mismas se la hará en sorteo ante notario público. En ningún caso, se podrá asignar más de un cupo por propietario.

Artículo IV.2.172.- Estacionamiento para no motorizados.- Se deberán incorporar en el desarrollo de proyectos de estacionamientos en todas sus categorías, la implementación de estacionamientos para no motorizados.

Todos los locales comerciales deberán incluir estacionamientos para no motorizados, de acuerdo a las disposiciones técnicas emitidas por la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.

CAPÍTULO VI

DE LAS INFRACCIONES, MULTAS Y SANCIONES

Artículo IV.2.173.- Infracciones.- Constituyen infracciones por improcedente uso de espacio público denominado Sistema de Estacionamientos de Quito, las siguientes:

Exceder los tiempos determinados de estacionamiento, mediante las reglas técnicas operativas del Sistema, establecidas por el órgano competente de la administración del Sistema.

Estacionar un vehículo en las plazas del Sistema de Estacionamientos de Quito, sin realizar el pago de la tarifa correspondiente por el tiempo de uso del espacio público a través del dispositivo de control respectivo, de acuerdo a la modalidad de pago;

Alterar, falsificar u ocultar el dispositivo de control respectivo;

Obstruir las plazas de estacionamientos del Sistema de Estacionamientos de Quito;

No colocar o presentar el dispositivo de control de pago del Sistema de Estacionamientos de Quito; y,

Las demás establecidas en otras disposiciones del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

El total que se recaude por concepto de multas por infracciones, relacionadas con la aplicación de la presente Ordenanza del presente Título, serán administradas por el Órgano competente del control de tránsito.

Artículo IV.2.174. Sanciones.- Las personas que hagan uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, y cometan alguna de las infracciones señaladas en el artículo anterior, están obligados a pagar la tarifa respectiva por el tiempo de uso de plaza de estacionamiento, determinado por el órgano competente de la administración del Sistema, más una multa equivalente al cinco por ciento (5%) de una remuneración básica unificada, si el pago lo realizan dentro de los treinta días posteriores al cometimiento de la infracción, sin perjuicio de las acciones legales a que hubiere lugar.

En el caso que el usuario del Sistema de Estacionamiento de Quito no efectuare el pago dentro del plazo antes previsto, la sanción administrativa será equivalente al ocho por ciento (8%) de una remuneración básica unificada que será cobrada junto con la Revisión Técnica Vehicular .

Artículo IV.2.175.- Prohibiciones.- Se prohíbe obstruir el uso del espacio público y la circulación peatonal, arrogándose dominio o permiso municipal, en espacios diferentes al sistema de Estacionamientos Rotativo Tarifado de Vehículos; las multas y sanciones se establecerán en las regulaciones.

Artículo IV.2.176.- Control de uso de los estacionamientos.- El órgano competente del control  de tránsito del Municipio de Quito, realizará diariamente el control de uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, de los estacionamientos en la vía, con la finalidad de que en el ámbito de su competencia, cumpla y haga cumplir las leyes, ordenanzas, regulaciones y disposiciones de la presente Ordenanza del presente Título.

Artículo IV.2.177.- Control de operación de los estacionamientos.- El órgano competente de controlar el cumplimiento de la normativa metropolitana, referente a la operación de los estacionamientos fuera de la vía del Distrito Metropolitano de Quito, realizará la inspección general, instrucción, resolución y ejecución en los procesos administrativos sancionadores, en estacionamientos que no cumplan con la normativa regulatoria y el Reglamento de la presente Ordenanza del presente Título.

CAPÍTULO VII

CONDICIONES ESPECIALES

Artículo IV.2.178.- Áreas de exclusión.- Las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que realicen actividades productivas, cuya finalidad sea ofrecer servicios de estacionamiento al público en general, podrán solicitar al órgano competente de la administración del Sistema, el establecimiento de áreas de exclusión de estacionamiento en las vías, sean estas zonas de restricción o estacionamiento rotativo tarifado, previo informe de la Secretaría o dependencia encargada de la movilidad. En todo caso, las áreas de exclusión se determinarán en base a la capacidad neta de las plazas de estacionamiento y la posible afectación a otros equipamientos del Sistema de Estacionamientos de Quito.

Artículo IV.2.179.- ParQuito.- Son la conversión de superficies utilizadas normalmente como plazas de estacionamientos, para ser aprovechadas para la recreación, actividades sociales o actividades comerciales que fomenten la apropiación de espacios públicos por parte de la ciudadanía.

Los ParQuito pueden estar clasificados por su localización, uso, forma, duración, tipo de actividad.

Los ParQuito podrán ser implementados por iniciativa de los ciudadanos debidamente organizados, por los dueños de locales comerciales y por la Municipalidad, acorde a su planificación.

Quienes deseen implementar el uso de ParQuito deberán realizar una solicitud a la administración zonal de su circunscripción, quienes otorgarán el permiso acorde a los lineamientos y requisitos establecidos en la resolución administrativa que se expida para el efecto.

La implementación, desarrollo, y funcionamiento de los ParQuito se perfeccionarán mediante la suscripción de un convenio con la administración zonal, y el pago de una regalía acorde al ordenamiento jurídico municipal vigente

Artículo IV.2.180.- Estacionamientos de uso público por iniciativa privada.- La Secretaría o dependencia encargada de la movilidad, previa resolución favorable del Concejo Metropolitano, y de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, podrá autorizar el desarrollo de proyectos de estacionamientos bajo la superficie de bienes sobre los cuales tiene dominio el Municipio, tales como calles, plazas, parques, avenidas, pasajes y ejidos, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

Que el proyecto sea consistente con el plan metropolitano de ordenamiento territorial, el plan de uso de suelo y con la política de gestión de estacionamientos establecida en este Título.

Que el proyecto incorpore, dentro de su diseño técnico, arquitectónico, económico y financiero, las medidas orientadas a mitigar los impactos que sobre el tráfico generan los accesos y salidas de los estacionamientos, aprobadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en función de las Normas de Arquitectura y Urbanismo; o,

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito solo podrá autorizar estos proyectos bajo la figura de concesión y una vez terminada la misma, la infraestructura pasará a favor de la Municipalidad. Además, deberá recibir una retribución económica por su participación económica.

CAPÍTULO VIII[[102]](#footnote-103)

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo IV.2.181.- El control de estacionamientos privados de uso público, se realizará a través de la dependencia metropolitana responsable de controlar el cumplimiento de la normativa metropolitana referente al buen uso y ejercicio de actuaciones que se desarrollen en el espacio público, así como actividades económicas en establecimientos; el uso y ocupación del suelo; y, medio ambiente en el Distrito Metropolitano de Quito.

Los estacionamientos no tarifados que se encuentren en la vía pública, deberán ser supervisados por el órgano competente del control de tránsito, teniendo como base la señalización que determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento. El registro y catastro de la oferta de estacionamientos no tarifados en la vía pública, deberá ser realizado y actualizado de manera permanente por el órgano administrativo competente del Sistema de Estacionamientos de Quito, para conocimiento y aceptación de la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad, para efectos de planificación de la infraestructura vial.

Artículo IV.2.182.- El órgano competente administrador del sistema, a través de un estudio técnico y financiero, podrá solicitar a la dependencia de movilidad que corresponda, la delegación de la administración de los estacionamientos que se encuentren ubicados en bienes sobre los cuales tiene dominio la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, de acuerdo a la normativa vigente.

Artículo IV.2.183.- Se permitirá temporalmente el uso del Sistema de Estacionamientos de Quito a las ambulancias y a los vehículos que sean de propiedad de los Bomberos, gestión de riesgos, Cruz Roja, Policía Nacional y demás entidades similares autorizadas, que deban hacer uso de las plazas de estacionamientos por situaciones de emergencia para la prestación de primeros auxilios, sin requisito de pago de la tarifa respectiva.

Artículo IV.2.184.- Encárguese bajo figura del mandato al órgano competente de la administración del Sistema, la gestión del Sistema de Estacionamiento de Quito, promoviendo la participación de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, para lo cual podrá celebrar toda clase de actos, contratos o convenios, sean estos civiles, mercantiles o de otra naturaleza permitidos por las leyes y que se relacionen con su objeto social, para cumplir la responsabilidad dispuesta en la presente Ordenanza el presente Título. En los contratos o convenios nuevos que celebre el órgano competente de la administración del Sistema, se deberá establecer el régimen de sanciones por incumplimiento a lo dispuesto en la presente Ordenanza el presente Título y sus regulaciones.

Artículo IV.2.185.- El órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, deberá obligatoriamente mantener un registro actualizado de estacionamientos públicos y privados que existan en el Distrito Metropolitano de Quito, para que se realice un control efectivo de su funcionamiento y mitigar la informalidad en la prestación de este servicio.

TÍTULO VII[[103]](#footnote-104)

DEL USO DE SUELO POR PARTE DE LOS VEHÍCULOS PRIVADOS

Artículo IV.2.186.- Operativos.- La Agencia Metropolitana de Tránsito[[104]](#footnote-105), realizará operativos conjuntos para verificar el buen uso del suelo por parte de los conductores y propietarios de vehículos de propiedad privada y pública a quienes se les sancionará con el 10% de un salario básico unificado por contravenir las disposiciones municipales.

TÍTULO VIII[[105]](#footnote-106)

DE LA COLOCACIÓN Y USO DE CINTURONES DE SEGURIDAD EN LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE ESCOLAR

Artículo IV.2.187.- Colocación de cinturones.- Las Operadoras de Transporte Público Escolar e Institucional, se obligan a la colocación y uso de cinturones de seguridad de dos puntos, en todos los asientos del vehículo en sus categorías de bus, microbús y furgoneta.

Artículo IV.2.188.- No colocación de cinturón.- Los vehículos de transporte escolar e institucional que no dispongan de este elemento de seguridad, no aprobarán la revisión vehicular correspondiente.

Artículo IV.2.189.- Plazo de colocación.- El plazo máximo para el cumplimiento de esta obligación, es la fecha en que se realice la primera revisión vehicular correspondiente al año 2008, para el caso de las furgonetas; y, para los microbuses y buses, la segunda revisión del mismo año.

Artículo IV.2.190.- Programación de colocación de cinturones.- Las operadoras deberán programar la colocación de los cinturones de seguridad en las unidades de transporte, sin que esto interrumpa de manera alguna la prestación del servicio.

Artículo IV.2.191.- Ficha de requerimiento.- La Secretaría de Movilidad deberá incorporar una nueva ficha que incluya este requerimiento en las revisiones vehiculares anuales, para la modalidad de transporte escolar e institucional.

Artículo IV.2.192.- Colocación de cinturón de dos puntos.- Cualquier unidad nueva o cambio que ingrese al servicio escolar en el Distrito Metropolitano de Quito, a partir de la expedición del presente Título, debe contar con los cinturones de seguridad de dos puntos.

TÍTULO IX[[106]](#footnote-107)

DE LA REGLAMENTACIÓN PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Capítulo I

OBJETIVO, ÁMBITO Y DEFINICIONES

Artículo IV.2.193.– Objetivo.– Regular la circulación de los vehículos de transporte de carga y de transporte de productos químicos peligrosos que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito, con el objeto de disminuir la congestión vehicular, contaminación ambiental y mejorar la seguridad vial, por medio de la regulación de sus dimensiones y de los horarios de su circulación.

Establecer las rutas por las que podrán circular los vehículos de transporte de carga y de transporte de productos químicos peligrosos, que transportan mercancías y objetos varios, en el Distrito Metropolitano de Quito.

Determinar las condiciones y procedimientos aplicables al transporte de carga que por sus características, sean peligrosas o representen riesgos para la salud de las personas, para la seguridad pública o el medio ambiente.

Artículo IV.2.194.– Ámbito.– Las disposiciones de este Título se aplicarán a las personas naturales o jurídicas, que de manera permanente, periódica o eventual transporten mercancías, objetos varios o productos químicos peligrosos dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo IV.2.195. – Definiciones.–

a) Transporte Liviano de Carga (CL) y Transporte Mediano de Carga (CM):

Se refiere a la movilización de mercancías u objetos por medio de vehículos motorizados, simples, de acuerdo con las características establecidas en el Cuadro del artículo 4 de esta Ordenanza siguiente artículo de este Título.

b) Transporte Pesado de Carga (CP):

Se refiere a la movilización de mercancías u objetos por medio de vehículos motorizados, simples o acoplados, de acuerdo con las características establecidas en el Cuadro del artículo 4 de esta Ordenanza siguiente artículo de este Título.

c) Producto Químico Peligroso:

Todo aquel que por sus características físico–químicas presenta riesgo de afectación a la salud, el ambiente, o destrucción de bienes, lo cual obliga a controlar su uso y limitar la exposición a él.

d) Transporte de Productos Peligrosos:

Se refiere a la movilización de todo producto que por sus características físico–químicas, presentan o pueden presentar riesgos de afectación a la salud, al ambiente o destrucción de bienes y que están regulados por leyes específicas pertinentes. Incluye todo producto que puede ser: explosivo, inflamable, susceptible de combustión espontánea, oxidante, inestable térmicamente, tóxico, infeccioso, corrosivo, liberador de gases tóxicos e inflamables.

e) Compatibilidad de Productos:

Se entenderá por compatibilidad entre dos o más productos, la ausencia de riesgo potencial de que ocurra una explosión, desprendimiento de calor o llamas, formación de gases, vapores, compuestos o mezclas peligrosas, así como de una alteración de las características físicas o químicas originales de cualquiera de los productos transportados, puestos en contacto entre sí, por vaciamiento, ruptura del embalaje, o cualquier otra causa.

Artículo IV.2.196.– Vehículos de Carga.–

a) Clasificación de los Vehículos de Carga:

Los vehículos de carga se clasifican en función de sus dimensiones, conformación (con o sin remolque) y número de ejes, según las características que se detallan en el siguiente cuadro:

Clasificación General de los Vehículos de Carga

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  CLASIFICACIÓN | LONGITUDMÁXIMA(m) | ANCHOMÁXIMO(m) | No.DE EJES | No. DELLANTAS |
| CLCarga liviana | 7,5 | 2,3 | 2 | 4 – 6 |
| CMCarga media | 12,0 | 2,6 | 2 – 3 | 6 – 10 |
| CPCarga pesada | 18,3 | 2,6 | 3 – 6 | 10 – 22 |

b) Alturas Permitidas:

La altura máxima de los vehículos con sus cargas, permitidas en la circulación por las vías de Quito es de 4.10m.

Artículo IV.2.197[[107]](#footnote-108).– Transporte de Residuos Peligrosos.– Para el transporte de residuos peligrosos se deberá tomar en cuenta lo estipulado en el Capítulo I, Título V, Libro II del Código Municipal en lo que respecta al “barrido, entrega, recolección, transporte, transferencia y disposición final de los residuos domésticos, comerciales, industriales y biológicos no tóxicos”; la Sección V, Artículo II del mismo capítulo, “Movilización de desechos hospitalarios, industriales y peligrosos”; así como el Texto Unificado de Legislación Ambiental Secundaria del Ministerio del Ambiente, que regula en el Libro V, Título V “Prevención y control de desechos peligrosos” normativa nacional y metropolitana vigente en lo relacionado al transporte. El transporte de desechos peligrosos deberá considerar lo referente a horarios y vías de la presente Ordenanza del presente Título, así como disponer del permiso de la Agencia Metropolitana de Tránsito, en los casos establecidos en la misma.

Artículo IV.2.198.– El Alcalde Metropolitano de Quito podrá expedir mediante resolución, las disposiciones necesarias para la reestructuración de las redes viales y los horarios constantes en el Anexo de la presente Ordenanza del presente Título, previo el informe que le remita la Agencia Metropolitana de Tránsito; informe que deberá elaborarse en coordinación con la Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda Secretaría de Movilidad y Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, de conformidad con los requerimientos del desarrollo vial del Distrito y las modificaciones que el uso del suelo demanden.

Capítulo II

DE LA CIRCULACIÓN, AUTORIZACIONES Y CONDICIONAMIENTOS

SECCIÓN I

DE LA CIRCULACIÓN

Artículo IV.2.199.– De la Circulación.– Para resguardar la seguridad ciudadana y no afectar al tránsito urbano, las vías por las que circulen los diferentes tipos de vehículos de transporte de carga y transporte de productos químicos peligrosos deben tener características geométricas, estructurales y de localización, acordes con las dimensiones y servicios previstos en este Título.

Artículo IV.2.200.– Clasificación de la Red Vial según la Función Operacional.– De acuerdo al grado de accesibilidad de los vehículos de transporte de carga y transporte de productos químicos peligrosos hacia y desde el área urbana consolidada, las redes viales de circulación se clasifican en:

 a) Red de Paso:

Conformada por las vías que se desarrollan, como el anillo vial que circunda la principal zona de conflictividad vehicular de la ciudad, las vías que las enlazan sin afectar significativamente al tránsito interno y las vías que sirven de ingreso y salida a su área consolidada.

Su función consiste en permitir la circulación de todos los vehículos de transporte de carga y transporte de productos químicos peligrosos que estén de paso; de los que requieran la accesibilidad a sectores definidos como Industrial y Bodega, y Comercial, localizados sobre la misma; o de los que necesiten la conectividad con la Red de Accesos.

Sobre esta red pueden movilizarse todos los vehículos de transporte de carga y transporte de productos químicos peligrosos que cumplan con las condicionantes de los Capítulos II y III, y la Segunda Disposición General de esta Ordenanza el artículo sobre transporte de residuos peligrosos del Capítulo I del presente Título, puesto que las características estructurales y geométricas de sus vías lo permiten. Las vías que conforman la Red de Paso y los horarios de circulación dependientes de la localización y servicios que prestan los vehículos de transporte, están especificados en el Anexo de este Título.

b) Red de Accesos:

Conformada por las principales avenidas y calles que se desarrollan sobre las áreas consolidadas al interior de la Red de Paso.

Su función consiste en permitir la circulación de los vehículos de transporte de carga y transporte de productos químicos peligrosos, desde la Red de Paso hacia y desde los sectores definidos como Industrial y Bodega, y Comercial, localizados en esas áreas consolidadas.

Sobre esta red pueden movilizarse todos los vehículos de transporte de carga y transporte de productos químicos peligrosos que cumplan con las condicionantes de los Capítulos II y III, y la Segunda Disposición General de esta Ordenanza el artículo sobre transporte de residuos peligrosos del Capítulo I del presente Título, puesto que las características estructurales y geométricas de sus vías lo permiten. Las vías que conforman la Red de Accesos y los horarios de circulación dependientes de los servicios que prestan los vehículos de transporte y su clasificación, están especificadas en el Anexo de este Título.

c) Red de Servicio Local:

Conformada por las avenidas y calles que se desarrollan sobre los sectores definidos como Residencial, y de Equipamiento y Servicios, localizados en las áreas consolidadas al interior de la Red de Paso.

Su función consiste en permitir que los vehículos que transportan cargas livianas y medianas que cumplan con las condicionantes de los Capítulos II y III, y y la Segunda Disposición General el artículo sobre transporte de residuos peligrosos del Capítulo I del presente Título, puedan servir a las demandas que se generan en esos sectores, y cuya circulación no tendrá restricción expresa, salvo las que se generen por las propias características físicas y funcionales de las vías, tales como:

- Sección de la vía;

- Pendientes pronunciadas;

- Señalización vial específica, etc.

Queda prohibida la circulación de vehículos de transporte de carga pesada y transporte de productos químicos peligrosos en la Red de Servicio Local, salvo que los mismos cuenten para el efecto con la correspondiente autorización emitida por la Agencia Metropolitana de Tránsito.

En todo caso, la Agencia Metropolitana de Tránsito establecerá la señalización de tránsito reglamentaria correspondiente.

SECCIÓN II

DE LAS AUTORIZACIONES

Artículo IV.2.201.– De las Autorizaciones.– Las dimensiones de los vehículos de transporte de carga que circulen en el Distrito Metropolitano de Quito, no excederán de lo establecido en este Título.

De requerirse inevitablemente la utilización de vehículos que con sus dimensiones sobrepasen los límites señalados en el artículo 4 de esta Ordenanza sobre vehículos de carga del Capítulo I de este Título, deberán contar, para cada caso, con la correspondiente autorización emitida por la Agencia Metropolitana de Tránsito, en la cual se establecerán las condiciones en las que deberá realizarse esa movilización.

Para el efecto, el interesado deberá presentar en su solicitud la siguiente documentación:

 a) Declaración de la carga y de las circunstancias que justifican la transportación en condiciones distintas a las reguladas.

 b) Características técnicas del vehículo: categoría y tipo de vehículo.

 c) Matrícula del año corriente y copia de la licencia del conductor.

 d) Origen, destino y propuesta del itinerario, día y horario del transporte.

 e) Plan de manejo de Contingencias que aplicará el transportista de producirse algún caso fortuito.

 f) Detalle del equipo de seguridad personal para el manejo de la carga.

SECCIÓN II

DE LAS AUTORIZACIONES

SECCIÓN III

DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE CARGA EN EL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO

Artículo IV.2.202.– Se prohíbe la circulación de vehículos de transporte de carga pesada en el Centro Histórico de Quito. Los vehículos de transporte de carga mediana podrán circular y efectuar las actividades de carga y descarga en el período comprendido entre las 20h30 y las 06h30 (día siguiente), de lunes a sábado y de 19h30 a 06h30 (día siguiente) los días domingos. Los vehículos de transporte de carga liviana no tendrán restricción para la circulación; sin embargo, las actividades de carga y descarga deberán realizarse en espacios habilitados para el efecto.

Capítulo III

TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS

Artículo IV.2.203.– Identificación de Productos Químicos Peligrosos.– Los productos químicos peligrosos a ser transportados se clasificarán e identificarán con los códigos que se indican en el siguiente cuadro:

Códigos de Productos Químicos Peligrosos

|  |  |
| --- | --- |
|  MATERIAL | CÓDIGOID |
| Materias y objetos explosivos  | 1 |
| Gases (comprimidos, licuados, disueltos a presión y refrigerados)  | 2 |
| Materias líquidas inflamables | 3 |
| Materias sólidas inflamables  | 4 |
| Oxidantes (5.1.) y peróxidos orgánicos (5.2) | 5 |
| Material venenoso (6.1.) infeccioso (Biopeligroso, 6.2.)  | 6 |
| Material radioactivo  | 7 |
| Material corrosivo  | 8 |
| Material peligroso misceláneos  | 9 |

  Fuente: INEN – Norma 2266:2000

Artículo IV.2.204.– Del Transporte de Productos Químicos Peligrosos y Circulación de los Vehículos Habilitados para el Efecto.– Para la transportación de estos materiales se cumplirán los requisitos establecidos en la Norma INEN 2266:2000, además de aquellos que estuvieren previstos específicamente en este Título.

Los vehículos que transportan productos químicos peligrosos, registrarán en una placa romboidal de treinta centímetros de lado, de acuerdo a los diseños que constan en el Anexo F de la Norma INEN 2266:2000, el ícono y el código de la clase de riesgo de la sustancia que movilizan. La repetición del código indicará la intensidad del peligro. La inclusión de una letra mayúscula W, sobre el cual se sobrepone una raya en diagonal, indicará la prohibición del contacto con el agua de la sustancia o producto.

Adicionalmente, en una placa de color anaranjado, de 30 x 12 centímetros, se describirán en negro los cuatro dígitos de identificación, o número de identificación, del producto transportado.

Las placas indicadas, de material reflectivo de alta intensidad y resistentes a la intemperie, se colocarán en los extremos y a los lados de los tanques, isotanques, furgones, contenedores, autotanques y camiones plataforma, de tal forma que sean visibles por los cuatro lados.

De ser varios los productos transportados, se colocarán tantas placas como productos químicos peligrosos se movilicen en el vehículo.

Los vehículos contarán con la documentación de embarque donde debe constar:

 a) Guía de embarque, de acuerdo al modelo constante en el Anexo A de la Norma INEN 2266:2.000.

 b) Hoja de seguridad de materiales peligrosos, de acuerdo al modelo constante en el Anexo B de la Norma INEN 2266:2.000.

 c) Tarjeta de emergencia y plan de contingencia, en caso de emergencia, de acuerdo al modelo constante en el Anexo C de la Norma INEN 2266:2.000.

En la documentación se hará constar el lugar de origen como el de destino y se depositará en la cabina del vehículo, y estará también disponible en las oficinas de la empresa transportadora.

El transporte de productos químicos peligrosos será realizado de acuerdo a las normas nacionales vigentes sobre la materia.

Sin embargo, en las zonas industriales del Beaterio y en el Aeropuerto, podrán circular y realizar operaciones de carga y descarga durante el día, contando con la autorización y el control de las autoridades correspondientes.

Los vehículos que transportan productos químicos peligrosos que tengan su origen o destino en algún sitio enmarcado en la Red de Paso de la ciudad, lo harán por las vías identificadas en el artículo 6 de esta Ordenanza sobre la clasificación de la red vial según la función operacional de este Título, y deberán atender adicionalmente las siguientes disposiciones:

a) Contar con un medio de comunicación, radio o teléfono móvil activos.

b) Los vehículos que transportan productos químicos especialmente peligrosos, correspondientes a los códigos 1, 6 y 7, sólo podrán circular entre las 20h30 y 06h30, por las vías autorizadas.

c) Se prohíbe la circulación de vehículos que transporten productos químicos peligrosos por túneles cuya longitud sea superior a 500 m.

d) Los vehículos que realizan la transportación de ese tipo de productos, deberán hacerlo en furgones, tanques, isotanques de seguridad (tipo blindado) para que en el caso de un siniestro causado por caso fortuito o fuerza mayor, dichos productos químicos peligrosos no provoquen derrames que comprometan la salud de los habitantes ni del medio ambiente. En todo caso, deberán cumplir con las especificaciones prescritas en las normas INEN.

e) Contar con un seguro obligatorio que ampare el vehículo y las contingencias derivadas de la actividad, que incidan sobre personas, bienes públicos y privados y medio ambiente.

f) Se prohíbe el transporte de productos químicos peligrosos conjuntamente con animales, alimentos o medicamentos destinados al consumo humano o animal, o con embalajes de productos destinados a estos fines u otro tipo de carga, salvo que exista compatibilidad entre los distintos productos transportados.

g) Se prohíbe la transportación de productos para uso humano o animal, en estanques de carga destinados al transporte de productos químicos peligrosos a granel, que puedan contaminar aquellos.

El transportista y el propietario de los productos químicos peligrosos, responderán solidariamente por los daños que se puedan ocasionar por una inadecuada limpieza de los vehículos antes de un nuevo cargamento, salvo que en el vehículo se hubiere efectuado con antelación transporte de productos peligrosos de características especiales que impidan usar dicho vehículo para el transporte de otros productos peligrosos incompatibles, en cuyo caso la responsabilidad recaerá sólo en el transportista. Los líquidos provenientes de la limpieza serán considerados como residuos industriales líquidos para efectos de su tratamiento.

En caso de daños o fallas del vehículo en la ruta, que pudieren deteriorar la salud, el bienestar de la población, la infraestructura básica o la calidad ambiental de los recursos naturales, tanto el transportista como el generador de la falla deberán mitigar el impacto causado, asumiendo los costos que ello represente.

Artículo IV.2.205.– Autorización Especial.– El transporte de productos químicos peligrosos en el Centro Histórico, que por razones de emergencia no puedan satisfacer los condicionamientos establecidos en los artículos 11 y 12 de esta Ordenanza este artículo y el subsiguiente, deberán obtener una autorización especial para cada caso, de parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito, que en coordinación con la entidad de control ambiental del Distrito Metropolitano de Quito, fijará la fecha, el horario y el itinerario de la transportación y, de ser el caso, medidas adicionales de seguridad.

Para el efecto, el interesado deberá presentar en su solicitud la siguiente documentación:

 a) Documento Único de Importación o la factura que cuantifique e identifique el tipo de sustancia o producto peligroso, y la declaración de las circunstancias que justifican la transportación en condiciones distintas a las reguladas.

 b) Lugar de procedencia y destino de los productos y productos peligrosos.

 c) Características técnicas del vehículo de transporte: categoría, tipo de vehículo y capacidad.

 d) Matrícula actualizada del vehículo, autorización de operación para el transporte de productos químicos peligrosos y licencia del conductor.

 e) Solicitud del itinerario, día y horario del transporte.

 f) De ser necesario, el vehículo deberá ser escoltado por otros dos, uno en la parte delantera y otro en la posterior, con las debidas señales de peligro.

Artículo IV.2.206.– Situaciones de Emergencia.– En el caso de que se produzca una situación de emergencia relacionada con un vehículo que transporte productos químicos peligrosos, el conductor deberá:

 a) Comunicar inmediatamente el particular al Cuerpo de Bomberos, 911 o Policía Nacional indicando:

– Tipo de emergencia: fuga, incendio, explosión, etc.,

– Tipo de vehículo,

 – Ubicación exacta del vehículo,

– Clase de producto o sustancia,

– Cantidad.

 b) Exhibir o presentar la documentación que describa el tipo de producto o sustancia transportada.

Capítulo IV

DISPOSICIONES COMUNES PARA EL TRANSPORTE DE CARGA Y DE TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS

Artículo IV.2.207.– Disposiciones para la transportación y dimensionamiento de la carga.– La carga transportada, así como los accesorios para su acondicionamiento y protección, se dispondrán en atención a las siguientes condiciones:

a) No se arrastrarán, total o parcialmente.

b) No se desplazarán de manera peligrosa para otros vehículos.

c) No se arriesgará la estabilidad del vehículo.

d) No producirá ruidos, ni generará polvo u otras molestias.

e) No se ocultarán los dispositivos de iluminación o de señalización de seguridad, así como las placas o distintivos del vehículo.

f) La carga no sobresaldrá de la proyección en planta del vehículo, salvo que se atienda las siguientes disposiciones:

En el caso de vigas, postes, varillas, tubos u otras cargas de longitud indivisible se admitirá que tales elementos sobresalgan del vehículo bajo las siguientes limitantes:

– En vehículos clasificados como CL, hasta 1,0 m en el extremo posterior,

– En vehículos clasificados como CM, hasta 2,0 m en el extremo posterior,

– En vehículos clasificados como CP, hasta 3,0 m en el extremo posterior.

En el caso de que la dimensión menor de una carga indivisible sea superior al ancho del vehículo, aquella podrá sobresalir hasta 40cm por cada lado, siempre que el ancho total no exceda de 2,60 m.

Siempre se adoptarán las precauciones que eviten daños a los demás usuarios de la vía pública, debiéndose colocar elementos de resguardo y/o protección en los extremos salientes de la carga con el propósito de aminorar los efectos de un roce o choque.

Para el caso de transporte de materiales de construcción que puedan disgregarse, siempre deberán estar protegidos por cobertores.







Artículo IV.2.208.– Señalización de Seguridad de la Carga.– En todos los casos, la carga que sobresalga del vehículo será señalizada con placas cuadradas de cincuenta centímetros de lado, teniendo como ejes horizontal y vertical las diagonales respectivas, y deberán ser elaboradas con material retroreflectivo y luces de advertencia.

Ejemplos de señales para transporte de carga y sustancia y productos peligrosos:



Las cargas que sobresalgan del vehículo serán señalizadas, en cada uno de sus extremos, hacia delante por medio de una placa y una luz de color blanca, y hacia atrás por una placa de franjas blancas y rojas y una luz de color rojo.



Artículo IV.2.209.– Operaciones de Carga y Descarga.– Los establecimientos que permanentemente utilicen servicios de abastecimiento con vehículos de transporte de carga mediana y pesada y de productos químicos peligrosos, deberán contar para las actividades de carga y descarga, con espacios adecuados que tengan patios de maniobras y estacionamientos, fuera de vía pública. Para la realización de las maniobras de ingreso y salida vehicular a esos espacios, los establecimientos contarán con la necesaria señalización preventiva que garantice la seguridad de la circulación de peatones y demás vehículos, en la vía que se efectúen esas maniobras.

Artículo IV.2.210.- Excepciones.- Independientemente de la clasificación vehicular, los vehículos pertenecientes e identificados como de la Policía Nacional, bomberos, ambulancias, canastillas de la Empresa Eléctrica, Agencia Metropolitana de Tránsito, ANDINATEL empresas públicas de telecomunicaciones, motobombas de la Empresa de Alcantarillado Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento, recolectores de basura y otros vehículos que cumplan servicios emergentes o servicios oficiales de asistencias, podrán circular por cualquier Red vial y sin restricción de horario.

Capítulo V

De la competencia Y trasgresiones, sanciones y procedimiento

Artículo IV.2.211.– Competencia.– Los Comisarios Metropolitanos, La Agencia Metropolitana de Tránsito, dentro del ámbito de su jurisdicción, será competente para conocer y resolver las trasgresiones establecidas en este Título, de acuerdo con el trámite previsto en el artículo 20 de la presente Ordenanza sobre el procedimiento para sanciones del mismo.

Cuando una trasgresión ocurra en los límites de dos secciones territoriales, será competente el Comisario que hubiere precedido en el conocimiento del hecho.

La Agencia Metropolitana de Tránsito ejercerá el control del cumplimiento de las disposiciones de este Título.

Artículo IV.2.212.– De las Trasgresiones a este Título.– Constituyen transgresiones las siguientes:

a) La conducción de vehículos de transporte de carga y transporte de productos químicos peligrosos que no guarden equivalencia de acuerdo a su clasificación, sobre dimensiones y alturas permitidas, según lo que se indica en el artículo 4 de la presente Ordenanza sobre vehículos de carga del Capítulo I de este Título,

b) La conducción de vehículos de transporte de carga y transporte de productos químicos peligrosos, fuera de las Redes (vías), y horarios establecidos en los artículos 6 y 10, y el Anexo de la presente Ordenanza del presente Título,

c) Cuando los vehículos de transporte de carga en cualquiera de las categorías no cumpliesen las disposiciones relativas a los modos de transportar, contraviniendo las disposiciones estipuladas en el artículo 8 de esta Ordenanza de la Sección III del Capítulo II de este Título.

d) La conducción de vehículos que no cuenten con los dispositivos de seguridad exigidos en el artículo 9 de esta Ordenanza de identificación de productos químicos peligrosos del Capítulo III de este Título;

e) La circulación por túneles por parte de los vehículos tipificados en el artículo 12 de este Título; y,

f) La conducción de vehículos que no cumplan las especificaciones y no porten la documentación determinadas en el artículo 13 de esta Ordenanza sobre las disposiciones para la transportación y dimensionamiento de la carga del Capítulo IV de este Título cuando transporten productos químicos peligrosos.

TÍTULO X[[108]](#footnote-109)

DEL PROCEDIMIENTO DE SANCIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO COMETIDAS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, DETECTADAS POR MEDIOS O DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS

Artículo IV.2.213.- Objeto.- El presente Título regula el procedimiento que debe seguir el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito respecto de las contravenciones de tránsito detectadas automáticamente mediante la utilización de medios y dispositivos tecnológicos de control de tránsito para su posterior registro, trámite y sanción; con el fin de desincentivar comportamientos lesivos en el tránsito y minimizar los riesgos de accidentes en el espacio público, incrementando los niveles de seguridad y convivencia ciudadana entre todos los administrados.

Artículo IV.2.214.- Ámbito de aplicación.- Están sujetos al presente Título los propietarios de vehículos motorizados que circulen en el Distrito Metropolitano de Quito, cualquiera sea su procedencia jurisdiccional, ante el cometimiento de contravenciones de tránsito que puedan ser detectadas mediante medios y dispositivos tecnológicos de control de tránsito u otros medios y dispositivos tecnológicos de igual fidelidad.

Artículo IV.2.215.- Contravenciones detectables mediante medios y dispositivos tecnológicos.- Este Título regirá para todas las contravenciones de tránsito establecidas en la ley u ordenanzas, detectables a través de medios y dispositivos tecnológicos implementados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Se delega a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito, para que fije las contravenciones de tránsito que serán detectables a través de medios y dispositivos tecnológicos, conforme se vayan desarrollando e implementado los mecanismos de gestión apropiados.

Artículo IV.2.216.- Sanciones pecuniarias.- La autoridad administrativa sancionadora aplicará las sanciones pecuniarias establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás normativa metropolitana vigente.

En cuanto a la reincidencia, se estará a lo establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás normativa metropolitana vigente cuando sea del caso.

Artículo IV.2.217.- Medios y dispositivos de control de tránsito.- Para la detección de contravenciones de tránsito, constituye medio de prueba la información emitida y registrada por los medios y dispositivos de control de tránsito implementados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, sean electrónicos, magnéticos, digitales o analógicos, fotografías, videos y similares. Esta información deberá ser verificada y certificada por el funcionario competente.

Artículo IV.2.218.- Procedimiento.- Para la aplicación de las sanciones por contravenciones de tránsito, detectadas a través de medios y dispositivos tecnológicos implementados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, se aplicará el siguiente procedimiento:

Detección.- Los medios y dispositivos tecnológicos ubicados en sitios estratégicos del Distrito Metropolitano de Quito detectarán el cometimiento de la presunta contravención.

Validación.- Personal asignado por la Autoridad Competente verificará que la placa detectada del vehículo en el que se cometió la presunta contravención corresponda al vehículo registrado en la base de datos; y, que efectivamente se haya dado el hecho contravencional, lo cual será debidamente certificado por el funcionario asignado. Una vez efectuadas estas verificaciones y certificación, se emitirán las boletas de constancia de la contravención.

Citación al propietario del vehículo.- La citación al propietario del vehículo con las boletas de constancia de la contravención se efectuará por uno o más de los siguientes medios registrados al momento de la revisión técnica vehicular y matriculación: i) Mensaje de correo electrónico, página web u otro medio electrónico similar; ii) Boleta dejada en la dirección del domicilio del propietario del vehículo o en su lugar de trabajo; o, iii) Publicación en uno de los diarios de circulación en el Distrito Metropolitano de Quito. Las citaciones efectuadas por cualquiera de estos medios se entenderán como válidamente efectuadas.

Para efectos de la citación, se podrá considerar además del domicilio, direcciones de correo electrónico y demás información que se encuentre registrada en la base de datos del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Es obligación de los propietarios de los vehículos actualizar de manera periódica los datos personales que hubieren consignado al órgano competente.

Cancelación de multas.- Una vez citado con la boleta de constancia de la contravención, el administrado tendrá el término de diez (10) días para cancelar la multa correspondiente en las oficinas de recaudación que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito haya habilitado para el efecto, o en las instituciones financieras con las cuales se haya suscrito convenios.

El valor de las multas impuestas no canceladas oportunamente, se las recaudará de manera previa a la revisión técnica vehicular, conforme lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y la normativa metropolitana vigente.

Artículo IV.2.219.- Impugnación.- El administrado podrá impugnar la boleta de citación ante el órgano judicial competente, siguiendo el procedimiento establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Artículo IV.2.220[[109]](#footnote-110).- Las infracciones administrativas relativas a la medida de restricción de circulación vehicular que hayan sido detectadas en flagrancia, serán sancionadas según el procedimiento establecido en la ordenanza metropolitana No. 0305, sancionada el 5 de marzo de 2010, y la Resolución Administrativa No. A 0017, de 27 de abril de 2010 normativa metropolitana vigente en la materia, o las disposiciones que las sustituyan.

Artículo IV.2.221.- La Secretaría competente en materia de movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, mediante resolución administrativa, establecerá los criterios técnicos de aplicación de la presente ordenanza del presente Título, considerando las condiciones del tráfico y necesidades específicas de la circulación vehicular.

TÍTULO XI[[110]](#footnote-111)

DE LA REGULACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE, EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CAPÍTULO I

OBJETO, COMPETENCIA Y DEFINICIONES

Artículo IV.2.222.- Objeto.- El presente Título tiene por objeto establecer las características generales, parámetros y condiciones de los sistemas inteligentes de control, evaluación y recaudación del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, cuya instalación en todos los elementos destinados a la prestación de este servicio es obligatoria (estaciones, paradas, unidades de transporte y centros de control), con sujeción a las disposiciones y principios contemplados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ordenanzas metropolitanas vigentes y demás normativa aplicable.

Establece además las disposiciones y condiciones para su implementación, operación, control y evaluación, así como el mecanismo para una eventual delegación de la operación de estos sistemas, de conformidad a las disposiciones de la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normativa vigente, sin perjuicio de que se puedan aplicar otros mecanismos de contratación o financiamiento previstos en la Ley.

Artículo IV.2.223.- Ámbito de aplicación.- Las disposiciones contenidas en el presente Título se aplicarán integralmente a todo el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, particularmente en lo referente a las actividades de diseño, financiamiento, suministro, instalación, configuración, pruebas, puesta a punto, operación, mantenimiento y actualización de todos los elementos que componen los Sistemas Inteligentes de Transporte, para el control, evaluación y recaudación en las unidades de transporte destinadas a la prestación de este servicio, con el fin de que los componentes y/o elementos físicos, operativos y financieros de todo el Sistema, se integren entre sí.

Artículo IV.2.224.- Competencia.- Es competencia de la Secretaría responsable la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, en calidad de entidad rectora del sector y Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, velar por el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza, así como, arbitrar todas las medidas para la implementación y operación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, y, en general, cualquier otro que permita la mejora e integración de los distintos componentes y/o elementos del Sistema, con carácter mandatorio para todos los participantes del mismo.

Artículo IV.2.225.- Sujeción.- Se sujetarán obligatoriamente a las disposiciones de la presente Ordenanza del presente Título, los Operadores de los Subsistemas de Transporte Público Convencional, urbano, combinado y rural, Metrobús-Q, Metro de Quito y Quito Cables, como parte del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y demás modalidades de transporte.

Artículo IV.2.226.- Definiciones: Para la aplicación de las disposiciones contenidas en este Título, se tendrán en cuenta las siguientes abreviaturas y definiciones:

DMQ: Distrito Metropolitano de Quito

Administrador del Sistema: Órgano u organismo responsable de la administración el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito. Hasta que se determine e incorpore este órgano u organismo, la Secretaría responsable de la movilidad asumirá esta responsabilidad.

EPMMP: Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.

EPMTPQ (o EPQ): Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

SAE: Sistema de Ayuda a la Explotación.

SIR: Sistema Integrado de Recaudo.

SIU: Sistema de Información al Usuario.

SAG: Sistema de Administración Global.

SCR: Sistema Central de Recaudo.

Caja común: Sistema de gestión centralizada, único para la administración y operación de una flota de unidades que prestan el servicio de transporte público de pasajeros en un determinado sector del Distrito Metropolitano de Quito.

Medio de pago: Elemento por el cual el Pasajero realiza la validación de la tarifa, previo al uso del servicio de transporte público de pasajeros. Se considerará como boleto electrónico único y de uso universal en todo el sistema de transporte del DMQ.

Operadora de transporte: Persona jurídica que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento y las ordenanzas metropolitanas vigentes, ha obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros, con sujeción a los índices operacionales dispuestos para el servicio.

Pasajero o Usuario: Persona que utiliza un medio de transporte terrestre público para movilizarse de un lugar a otro, para cuyo efecto deberá cancelar el valor establecido como tarifa o valor del boleto de viaje o ticket. Los usuarios y usuarias del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros gozarán de todos los derechos y garantías establecidas en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, por cuanto son estos los principales beneficiarios de la implementación del Sistema.

Sistema Metropolitano de Transporte Público de Transporte de Pasajeros: Es el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y proveer a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad, dentro de su territorio.

Sistema Inteligente de Transporte: Herramientas tecnológicas diseñadas para mejorar la movilidad, el principal componente que forma parte del mismo es el SIR, SAE y SIU.

Autoridad Delegante: Municipio del DMQ, representado por la Secretaría responsable de la movilidad o su delegado.

Delegatario: Persona jurídica que a través del Contrato de Delegación, es la responsable de la operación y gestión de los sistemas inteligentes de transporte

Política Tarifaria: Conjunto de reglas bajo las cuales se determina el valor a pagar por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

Participantes del Sistema: Los órganos y entidades del Distrito Metropolitano de Quito con facultades de rectoría, planificación, regulación, control y gestión del servicio de transporte público de pasajeros; las personas naturales o jurídicas de derecho privado integradas a la gestión del servicio de transporte público, en virtud de un título habilitante o contrato; los titulares de los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros; y, todos aquellos que en el futuro se vinculen al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con similares propósitos y rol.

Operador de Red de Recarga.- Personas autorizadas por el delegatario que tiene la responsabilidad sobre los puntos donde se pueden realizar recargas y/o venta de los medios de pago.

Artículo IV.2.227[[111]](#footnote-112).- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es el titular de la información generada por los Sistemas Inteligentes de Transporte, la misma que servirá como herramienta de planificación, control y evaluación de la Red de Transporte Público de Pasajeros en los subsistemas existentes. La Autoridad Metropolitana tendrá acceso libre y directo a la información relacionada a la prestación del servicio por parte de los operadores, kilómetros recorridos y demás funcionalidades de las herramientas tecnológicas determinadas por el presente acto normativo.

Artículo IV.2.228.- Encárguese a la Secretaría responsable de la movilidad del DMQ, llevar adelante todas las acciones de coordinación para la comunicación y promoción de los Sistemas Inteligentes de Transporte hacia los Usuarios del servicio y participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros. Se establecerá en el Contrato de Delegación la obligación de proveer de todas las facilidades logísticas y tecnológicas para que la campaña de difusión de los sistemas sea masiva y efectiva.

La Secretaría responsable de la movilidad, en coordinación con la Secretaría responsable de la comunicación, emitirán las políticas necesarias para llevar adelante todas las acciones de coordinación para la comunicación y promoción de los Sistemas Inteligentes de Transporte hacia los usuarios del servicio y participantes del Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros.

Artículo IV.2.229.- Encárguese a la Secretaría responsable la Movilidad la determinación de las condiciones técnicas, características de infraestructura y arquitectura de los equipos y elementos que conforman los Sistemas Inteligentes de Transporte en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, además de las fases de implementación y operación de los mismos, que deberán ser informados al Alcalde Metropolitano para su debido seguimiento.

Artículo IV.2.230.- Se sujetarán obligatoriamente a las disposiciones de la presente ordenanza del presente Título, los operadores de los Subsistemas de transporte público que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

Artículo IV.2.231.- Para los efectos de la delegación que se autoriza por el presente acto legislativo Título, encárguese a la Secretaría responsable de la Movilidad su ejecución

CAPÍTULO II

DE LOS SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE

Artículo IV.2.232.- De los Sistemas Inteligentes de Transporte.- Constituyen sistemas inteligentes de transporte las herramientas tecnológicas de control, información, evaluación y recaudación del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, tales como, el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y el Sistema de Información al Usuario (SIU), que deberán ser implementados en los diferentes subsistemas, así como todos aquellos negocios colaterales que en virtud de la infraestructura  implementada  permitan mejorar la gestión, generen ingresos adicionales y beneficien al Usuario. Todo lo anterior a ser implementado en las condiciones previstas en la presente Ordenanza el presente Título y en los instrumentos de planificación y reglas técnicas expedidas por el Administrador del Sistema, con el fin de fortalecer la gestión y seguimiento operacional de las unidades de transporte. La planificación y administración de los sistemas inteligentes de transporte es competencia del Administrador del Sistema.

Su implementación deberá encontrarse acorde a las políticas que en materia de movilidad haya emitido el Alcalde Metropolitano a través del Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros.

Artículo IV.2.233.- Objetivos.- La implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte se sujetará al cumplimiento de los siguientes objetivos:

Garantizar la eficiencia en la operación de recaudo y la seguridad del dinero recaudado del cobro de la tarifa a los Usuarios, que se realizará por medio de terminales en estación o a bordo dentro del sistema de transporte, permitiendo un control total de estos ingresos.

Maximizar la velocidad de embarque de Pasajeros a bordo de las unidades, con la implementación de un medio de pago electrónico como único mecanismo para el pago de la tarifa por la prestación del servicio de transporte público.

Mejorar la calidad del servicio y de atención a los Usuarios, poniendo a disposición de éstos módulos de atención dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, con ubicación y número suficiente para realizar sus trámites o aclarar cualquier duda a los Usuarios.

Optimizar la distribución de las unidades destinadas a la prestación del servicio, de acuerdo a las estadísticas recolectadas, poniendo a disposición de los Operadores de Transporte información precisa de los aforos por día, hora, minutos y rutas.

Integrar los elementos y componentes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, generando condiciones atractivas a los Usuarios, incentivando el uso del transporte público en la zona metropolitana y desincentivando el uso del vehículo particular.

Mejorar la organización y administración de los participantes del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, con la implementación total del esquema de Caja Común.

Artículo IV.2.234.- Del Sistema Integrado de Recaudo (SIR).- El SIR tiene como objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, durante la prestación de servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ, cuyo pago se efectuará a través del medio de pago tecnológico definido, en equipos ubicados en las terminales, estaciones o a bordo de las unidades pertenecientes al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros en las condiciones y características establecidas por la Secretaría responsable la Movilidad.

La implementación del SIR integrará a todos los operadores del transporte público, a través del pago de la tarifa con un solo medio de pago electrónico, previamente definido.

Artículo IV.2.235.- Actores.- El diseño, implementación y operación del SIR comprende los procesos que lo soportan, una plataforma tecnológica y la participación activa de varios actores, entre otros, cuyo papel y responsabilidad en la prestación del servicio de transporte púb+lico de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, se define a continuación:

La Secretaría a cargo de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, responsable de la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, así como de la evaluación del cumplimiento de esas políticas y de la normativa correspondiente.

El Administrador del Sistema, responsable de la formulación y expedición de las reglas de carácter técnico y operativo, los instrumentos de planificación operativa aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, así como de su seguimiento y evaluación.

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ) o EPQ (Empresa de Pasajeros de Quito) o quien haga sus veces como operador de los servicios municipales de transporte público de pasajeros en superficie y que forman parte del- Subsistema Metrobus-Q.

La Empresa Pública Metropolitana del Metro de Quito (EPMMQ), responsable de administrar y gestionar la construcción y operación del Metro de Quito.

La entidad u operador responsable de administrar y gestionar la construcción y operación del Subsistema de Transporte Público de Pasajeros, Quito Cables.

Los Operadores de Transporte responsables de la operación del Subsistema de Transporte Convencional, a través de los Contratos de Operación y habilitaciones operacionales emitidas por la Secretaría responsable de la Movilidad.

El o los delegatarios que se encarguen de la implementación, operación e integración de los Sistemas Inteligentes de Transporte que les hayan sido asignados formalmente.

Un Administrador de Fondos, que será el responsable de la distribución de los ingresos de acuerdo a las instrucciones que emita la Autoridad delegante.

Los Usuarios del servicio de transporte público.

Artículo IV.2.236.- Componentes del SIR: El Sistema Integrado de Recaudo deberá guardar concordancia con el esquema general constante en la presente Ordenanza Metropolitana el presente Título y cumplirá con el flujo de proceso que la Secretaría responsable de la Movilidad determine en las condiciones de diseño y funcionamiento. El SIR deberá contar con un equipamiento mínimo que permita la administración global del sistema de recaudo instalado en las Operadoras de Transporte, compuesto al menos de:

Medio de pago de la tarifa: Pueden ser la tarjeta sin contacto para los usuarios frecuentes del Sistema o boletos para usuarios ocasionales o visitantes, sin perjuicio de tecnología similar o superior que pueda determinarse para el mismo fin.

Equipos de validación, validadores o terminales: Equipos que serán instalados en el sistema de transporte para el control en el ingreso de Pasajeros y el cobro de la tarifa, en los puntos que para el efecto determine la Secretaría responsable de la Movilidad.

Puntos de recarga y atención: Red de puntos con máquinas para la emisión del medio de pago definido u otro sistema similar o superior, recargas, credencialización y atención al Usuario, debidamente determinados por la Autoridad.

Medios de comunicación y concentración: Herramientas que permiten el intercambio de datos con los sistemas centrales de recaudo, tales como los parámetros enviados desde el sistema central a un terminal, actividades y alarmas enviadas desde el terminal hacia el sistema central.

Sistema Central de Recaudo (SCR): Herramienta tecnológica que permite la administración de los equipos terminales, del medio de pago de la tarifa y la emisión de informes para el operador. El sistema central de recaudo de cada operador, de así haberlo, deberá intercambiar información con el sistema de administración global (SAG) o maestro, permitiendo la compensación entre operadores, la gestión de la seguridad de la información y la gestión de las tarifas a aplicar dentro del SIR.

Sistema de Administración Global (SAG): Es el Sistema maestro que en relación con los sistemas centrales de recaudo de los operadores, define los parámetros comunes de los diferentes sistemas, y recupera los datos necesarios para la realización de la compensación financiera de los diferentes operadores, de acuerdo a los parámetros definidos. El Sistema de Administración Global, que incluye el diseño conceptual y operacional de todo el sistema, los equipos tecnológicos y el diseño de su arquitectura, los aplicativos informáticos, los protocolos y canales de comunicación y el módulo de compensación, será de propiedad y operado por el Administrador del Sistema.

Lo indicado no representa limitación alguna para la implementación de componentes distintos y/o de tecnología superior, que permitan cumplir con los objetivos del SIR.

Artículo IV.2.237.- De los medios de pago.- El SIR deberá integrar elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores, en este contexto, se establecerá un solo medio de pago para la tarifa, en los terminales a ser instalados dentro del sistema, que deberán cumplir con los estándares definidos y la clasificación determinada por el Administrador del Sistema, garantizando el acceso a beneficios tarifarios preferenciales, conforme lo determinado en la Ley y según la política tarifaria aprobada por la Autoridad municipal.

El medio de pago definido dispondrá de una estructura de datos que permita grabar información relacionada con su actividad, en la validación y recarga de la misma. Los registros de eventos deberán proporcionar al administrador del Sistema las operaciones de trasbordo realizadas por el Usuario del servicio en las condiciones que éste establezca.

El diseño de la estructura informática (mapping) y los códigos de seguridad serán de propiedad del Municipio y gestionados por el Administrador del Sistema, el cual será además responsable de la gestión de estos medios de pago, incluyendo su emisión y el control de la distribución.

Artículo IV.2.238.- Accesibilidad a los medios de pago.- Los Operadores del Sistema de Transporte Público de Pasajeros garantizarán el acceso a los medios de pago establecidos a todos los usuarios frecuentes, así como aquellos usuarios transeúntes dentro del Sistema; para el efecto se establecerán las herramientas tecnológicas necesarias que permita al Operador de los sistemas inteligentes de transporte cumplir este fin.

Artículo IV.2.239.- De las estaciones y paradas.- Las estaciones y paradas para el embarque y desembarque de los pasajeros del Sistema de Transporte Público del DMQ, estarán equipadas de terminales con dispositivos que permitan un control de acceso y salida del sistema de transporte, validadores y seguridades definidas por la Autoridad, que tendrán un diseño tal que facilite su mantenimiento y minimice los tiempos de intervención para intercambio de módulos.

Se instalarán dispositivos de entrada que controlarán el acceso a las estaciones y paradas, mediante la presentación del medio de pago de la tarifa definido, que será validado permitiendo el paso a través de dicho mecanismo, cuyas especificaciones serán determinadas acorde a las dimensiones de los espacios disponibles en cada una de las paradas o estaciones, bajo el cumplimiento de las normas y reglas técnicas vigentes.

El equipo podrá ser programado para permitir la salida libre de los Usuarios o impedirla en los casos que se requiera, incluirá además un contador de pasajes, mecánico y electrónico, cuyos datos estarán insertados en las actividades del sistema.

Artículo IV.2.240.- Acceso a Usuarios con discapacidad.- Para el acceso a grupos de atención prioritaria y/o personas con discapacidad, en las estaciones y paradas en las que debido a su tamaño no se pueda instalar una garita o compuerta para un ingreso exclusivo, se implementarán compuertas motorizadas que permitirán el acceso controlado a través de la validación de los medios de pago correspondientes, que estarán integradas por el sistema de entrada y asociada al perfil del Usuario.

El diseño de las compuertas será definido por la Autoridad, que dispondrá de su propio validador de fácil acceso y que permita además la validación desde una silla de ruedas; a bordo de las unidades, la Autoridad arbitrará las medidas necesarias para garantizar el acceso de los Usuarios de movilidad a los grupos de atención prioritaria y personas con discapacidad de conformidad a las disposiciones legales vigentes en la materia.

Artículo IV.2.241.- Equipos de validación.- En las estaciones y paradas se instalarán equipos de validación que procesarán el pago de la tarifa que efectúen los Usuarios del servicio en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con el medio de pago de la tarifa definido, con el fin de garantizar el acceso al servicio, mediante el cobro del monto correspondiente a su perfil tarifario o la validación de su título de transporte.

El validador será integrado en la misma infraestructura del dispositivo de control de acceso especial de Pasajeros, además intercambiará los datos necesarios con el sistema central de recaudo, bajo las condiciones, componentes y características definidos por la Autoridad. Su diseño y fabricación tendrá en cuenta tanto los aspectos de seguridad, de ergonomía, anti-vandalismo y arquitectura material modular para facilitar el mantenimiento.

Artículo IV.2.242.- Puntos de recarga.- Para efectos de recarga de los mecanismos de pago, se establecerá una red de puntos de máquinas de recarga, cuyo dispositivo electrónico será utilizado para la venta y cobro en taquilla o tiendas de conveniencia, en los puntos registrados previamente ante la Autoridad. Se podrá establecer además la necesidad de incorporar máquinas automáticas en las estaciones o terminales, que permitan la distribución y la recarga del medio de pago definido a los Usuarios así como la consulta de su saldo. El Administrador del Sistema definirá las condiciones mínimas del modelo de Operación (sea cobro en taquilla, máquinas automáticas, punto de recarga y/o cualquier otro mecanismo similar) que asegure el cumplimiento de los niveles de servicio que se hayan estipulado en el Contrato de Delegación.

Artículo IV.2.243.- Puntos de atención.- El Sistema deberá contar con equipos de atención al Usuario, que permitan ofrecer un mejor nivel de calidad en la prestación del servicio, proporcionando información respecto a rutas, frecuencias, horarios, reposición del medio de pago, ventas, recargas y demás actividades inherentes; además deberá contar con un equipo de credencialización para emita el medio de pago definido u otro sistema similar o superior de acuerdo a los perfiles definidos por la Autoridad.

Artículo IV.2.244.- Equipos de comunicación.- Los medios de comunicación a ser instalados en el SIR, deberán intercambiar la información entre el sistema central de recaudo y los terminales en ambos sentidos, usando la infraestructura existente o la que deberá instalarse.

Artículo IV.2.245.- Del Sistema de Administración Global (SAG).- El Sistema de Administración Global (SAG), es la herramienta tecnológica que gestionará la información generada por los equipos terminales, bajo las siguientes características:

Los parámetros globales compartidos con todos los equipos terminales que aceptan el medio de pago definido, son los diferentes perfiles de Usuarios aceptados, los títulos de transporte o estructura tarifaria que se debe considerar y las diferentes listas negras de soportes por invalidar. La periodicidad de intercambio será establecida por la Autoridad.

Contará con el módulo de compensación que determine la distribución de ingresos de cada una de los prestadores de servicio, de forma equitativa acorde a las condiciones de operación. Analizará además las transacciones realizadas con el medio de pago definido, en recarga y validación, con el fin de llevar a cabo las conciliaciones con el dinero depositado en la cuenta concentradora, procesar los datos y definir la compensación de cada Operador de Transporte de acuerdo al esquema definido por la Autoridad.

Contará con el módulo de detección de fraude que detectará las anomalías en el SIR y reportará a los administradores, analizará las diferentes transacciones sobre cada soporte y, entre otras acciones, verificará la coherencia de flujo de recarga y cobro del medio de pago definido, verificación de firmas criptográficas, alertas, entre otras.

Generará informes provenientes de la base de datos que pondrá a disposición de la Autoridad para fines de supervisión del sistema.

Incluirá un sistema de gestión de la seguridad transaccional por medio de un servidor que gestionará todos los módulos de recarga o credencialización, deberá monitorear el número de transacciones hechas en cada equipo respecto a la venta o la recarga del medio de pago de la tarifa.

Los elementos que integran el Sistema de Administración Global son de propiedad municipal y su gestión corresponde al Administrador del Sistema.

Artículo IV.2.246.- Del Sistema Central de Recaudo (SCR).- El Sistema Central de Recaudo -SCR, es la red de recaudo de las Operadoras de Transporte, programado para recibir y permitir procesar información de todos los equipos que componen el sistema y la interacción entre ellos, con las siguientes funcionalidades:

Consultar y administrar la información proveniente de los equipos terminales, comunicar hacia ellos de manera bidireccional y configurar reportes a partir de la base de datos.

Almacenar la información conforme las disposiciones técnicas emanadas desde la Autoridad. La información reciente será detallada y la más antigua se deberá consolidar para asegurar el almacenamiento máximo de información.

Gestionar y administrar todos los componentes locales del sistema de prepago, en relación con el Sistema de Administración Global.

Enviar los datos referentes a validaciones, ventas y recargas del medio de pago de la tarifa, en bases de datos distintas en el mismo servidor de manera automática y al menos una vez al día.

Intercambiar la información de los equipos con los sistemas centrales de recaudo en forma encriptada.

Definir los parámetros locales a través de una interfaz amigable y distribuir automáticamente la información en todos los niveles del sistema, así como, monitorear la totalidad de los equipos y generar alarmas en caso de cualquier desfase.

Operar dentro del SIR, un sistema interoperable y multi-operador.

Manejar varios perfiles de Usuarios diferentes, cada uno con permisos particulares y acceso a la base, que estará protegido con el uso de identificación y contraseña para restringir el acceso a los datos. Se deberá mantener un registro actualizado de los responsables y usuarios del sistema.

La configuración material del sistema central de recaudo será definida por la Autoridad, quien establecerá una separación de funcionalidades y sistema de información, con redundancia para un óptimo funcionamiento.

Artículo IV.2.247.- Interfaz con los sistemas y equipos.- El sistema central de recaudo deberá disponer además de los aplicativos necesarios para la operación del sistema, tales como:

Administrar los parámetros de los equipos.

Inicializar equipos nuevos y actualizar a los demás.

Recopilar los datos de actividad (validaciones, venta, etc.)

Explotar los datos recibidos con informes precisos.

Administrar la base de datos de los Usuarios.

Asegurar la disponibilidad de la información.

Evitar el fraude y la evasión del pago de tarifa.

Monitorear a los equipos en tiempo real.

Apoyar al mantenimiento de cada equipo.

Intercambiar información con el Sistema de Administración Global.

Artículo IV.2.248.- Del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE).- El Sistema de Ayuda a la explotación (SAE), realiza la gestión integral del servicio de transporte público de pasajeros, basado en módulos de planificación, herramientas de programación operacional y sistemas para control de la operación, con tecnologías de localización (GPS) y/o sistemas de información geográfica (GIS), o aquellas que la Autoridad determine, con los siguientes objetivos:

Mejorar y optimizar la regularidad del servicio de transporte público;

Generar información en tiempo real para que la misma sea puesta en conocimiento de los Usuarios mediante el Sistema de Información al Usuario (SIU);

Reducción de costes asociados;

Control de los sistemas de pago;

Conocimiento real de la demanda;

Comunicación en línea con la flota; y,

Generación de informes e indicadores de gestión de la operación del sistema de transporte público, en coordinación con el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en ejercicio de sus competencias.

El Sistema de Ayuda a la Explotación deberá ser administrado y controlado por la Autoridad y servirá como herramienta de planificación del Sistema de Transporte Público de Pasajeros en los subsistemas existentes. Los operadores, de ser el caso, tendrán espejos de esta información, relacionada con las rutas o servicios que operan, proporcionando la ubicación en tiempo real de las unidades en la prestación del servicio, kilómetros recorridos y demás funcionalidades determinadas por el Administrador del Sistema. El Sistema de Ayuda a la Explotación deberá ser administrado y controlado por la Autoridad y servirá como herramienta de planificación, control y evaluación de la Red de Transporte Público en los subsistemas existentes.

Artículo IV.2.249.- Del Sistema de Información al Usuario (SIU).- El SIU es la herramienta tecnológica que tiene como fin brindar una oportuna, confiable y adecuada información a los Usuarios del transporte público, adaptado a las políticas de movilidad formuladas y adoptadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ); éste proporciona la información en tiempo real al Usuario sobre la operación de servicio de transporte público de pasajeros, basada en los reportes generados por el (SAE), generando información relacionada a los tiempos de espera en paradas y estaciones, avisos de interés, incidencias en la operación, retrasos de las unidades, etc., mediante texto y audio en buses, paradas, estaciones, sitios de internet, teléfonos celulares, etc.

El SIU deberá ser administrado y controlado bajo los lineamientos emanados por la Autoridad y tendrá las siguientes funcionalidades:

Difusión eficiente de los cambios en el sistema (Políticas tarifarias, incidentes, nuevos servicios, nuevas rutas, etc.)

Comunicación directa entre los terminales de datos y el Centro de Compensación.

Implantación de un entorno de comunicaciones para que la información sea fiable, flexible, segura y simple.

Consolidar la base de información de la operación del servicio de transporte, para mejorar la atención al Usuario.

Promover mediante los mecanismos de difusión, campañas de concientización hacia una cultura de respeto y seguridad para el uso adecuado de instalaciones, equipos y convivencia armónica en el Sistema de Transporte Público de Pasajeros.

Artículo IV.2.250.- Obras auxiliares.- Se considerarán incluidas dentro de la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, todas las actividades de diseño, suministro, instalación, configuración, pruebas, puesta a punto, operación, mantenimiento y actualización, de todos los elementos e instalaciones, así como todos los gastos inherentes a inspecciones, autorizaciones y permisos de carácter obligatorio que sean precisos realizar y aquellas actividades de cualquier tipo, necesarios para su entrega en condiciones de funcionamiento satisfactorio.

CAPITULO III

DE LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS

Artículo IV.2.251.- Implementación e instalación.- La Autoridad será la responsable de garantizar la instalación e implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, bajo el régimen de delegación previsto en la presente ordenanza el presente Título y el cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por la Secretaría responsable de la Movilidad.

Artículo IV.2.252.- Distribución de recursos.- El mecanismo de distribución de los recursos recaudados a través del Sistema Integrado de Recaudo deberá ejecutarse de forma simple y transparente entre los participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros. Los ingresos por concepto de tarifa recaudada serán orientados a la Caja Común del sistema, estos rubros provendrán de la recarga del medio de pago de la tarifa que se efectúe a través de los puntos autorizados, módulos de atención o máquinas automáticas. La operación del módulo de compensación, que es el componente del Sistema de Administración Global empleado para la distribución de los recursos, será responsabilidad indelegable del Administrador del Sistema.

El reparto a los participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, incluyendo al Delegatario, se efectuará en función del mecanismo que determine la Secretaría responsable la Movilidad, sobre la base de los servicios efectivamente prestados por parte de los Operadores de Transporte.

CAPÍTULO IV

DE LA DELEGACIÓN

Artículo IV.2.253.- De la delegación y sus modalidades.- Para la operación eficiente de los Sistemas Inteligentes de Transporte, se autoriza y regula la delegación de las actividades de diseño, financiamiento, suministro, instalación, configuración, pruebas, puesta a punto, operación, mantenimiento y actualización, de todos los elementos que componen los Sistemas Inteligentes de Transporte del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito a través de las figuras de delegación contempladas en la Ley, con excepción del Sistema de Administración Global y la emisión y el control de la distribución de los medios de pago. A través de la delegación se autoriza la recaudación de los valores que por concepto de tarifa provengan de la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito, autorizando al Delegatario la implementación de infraestructura a cambio de una rentabilidad de su inversión de conformidad a las condiciones previstas en este capítulo y en el Contrato de Delegación que se suscriba para el efecto.

El servicio objeto de la delegación se regirá por los principios de legalidad, obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad.

Artículo IV.2.254.- De las competencias y autorización.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es la entidad delegante en función de la titularidad de la competencia de planificar y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el DMQ y la incorporación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, objeto de la delegación, conservando todos sus derechos y obligaciones inherentes a tal calidad.

La Autoridad Metropolitana o su delegado, representada por la Secretaría responsable de Movilidad, tendrá competencia para adoptar todas las resoluciones y disposiciones necesarias para llevar adelante el procedimiento de delegación objeto de la autorización contenida en este Título y bajo las disposiciones aquí contempladas.

Se autoriza al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Secretaría responsable la Movilidad, para que inicie el procedimiento de delegación mediante concurso público que comprenda diseñar, proveer, instalar, operar, mantener y actualizar los Sistemas Inteligentes de Transporte, en los subsistemas que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, en las fases que así determine la entidad delegante y de conformidad con la normativa vigente.

Artículo IV.2.255.- Contraprestación de la delegación.- La contraprestación económica a favor del Delegatario corresponderá a un porcentaje del valor de la tarifa recaudada por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de las métricas de calidad del servicio y en función de la disponibilidad del mismo, conforme lo convenido en el Contrato de Delegación, cobro autorizado para efectos de la implementación y operación de los Sistemas Inteligentes de Transporte en todo el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito.

Para garantizar los intereses de la ciudad, el riesgo de la inversión para la implementación de la infraestructura necesaria, así como el riesgo de la demanda, le corresponden al delegatario.

La fórmula de equilibrio económico-financiero del Contrato de Delegación, se sujetará a las condiciones establecidas en el mismo y cualquier modificación a la misma deberá ser acordada por las partes contractuales del Contrato de Delegación.

Artículo IV.2.256.- Actores de la delegación.- Para el ejercicio de la delegación se observarán los siguientes roles:

Autoridad Delegante: Secretaría responsable de la Movilidad, competente en la definición de la modalidad de delegación, emisión de actos administrativos, establece las especificaciones de diseño, implementación y condiciones de operación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, revisa el cumplimiento de los estándares de calidad de los equipos, el manejo del recaudo y supervisa los niveles de servicio de las Operadoras de Transporte, recepta las iniciativas y establece el control y fiscalización de la operación durante la Delegación.

Oferente: Persona jurídica de derecho público o privado, nacional o extranjera, que participe en el proceso de delegación y que presente a la administración la propuesta para la ejecución del proyecto.

Delegatario: Se encargará del diseño definitivo, provisión, instalación, operación tecnológica de los Sistemas Inteligentes de Transporte y su mantenimiento, cumpliendo con lo establecido en el Contrato de Delegación y en la normativa municipal.

Operadora de transporte: Participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, que permitirán la instalación en sus unidades de transporte de los equipos que conformen los Sistemas Inteligentes de Transporte, los conserven en buen estado y controlen la evasión de los Usuarios dentro de las unidades de transporte. Además, realiza la operación de sus servicios cumpliendo y mejorando las especificaciones establecidas en la programación de las operaciones y sus estándares de calidad de servicio. Tendrá a su cargo, costo y responsabilidad la adecuación de sus vehículos (incluyendo adecuaciones mecánicas, eléctricas, carrocería, refuerzos, entre otras que sean requeridas para el correcto funcionamiento de los equipos que conformen el Sistema Inteligente de Transporte) que permitan la instalación de los equipos a bordo, así como el mantenimiento de los equipos instalados en buen estado.

Artículo IV.2.257.- De las inversiones.- El Delegatario asumirá, total o parcialmente, según corresponda, las inversiones, costos y gastos que resulten de proveer, instalar, operar, mantener y actualizar los Sistemas Inteligentes de Transporte instalados en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ.

Los procedimientos de diseño e instalación de los Sistemas Inteligentes de Transporte en las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de Pasajeros del DMQ, observarán los más altos estándares de calidad y seguridad, para lo cual se sujetarán a las métricas de calidad de servicio determinadas por la Secretaría responsable de la Movilidad y otras que hayan sido estipuladas en el Contrato de Delegación.

Artículo IV.2.258.- Transferencia de dominio.- Todos los diseños, sistemas y bienes afectos al servicio público objeto de la delegación y que integran los Sistemas Inteligentes de Transporte a ser instalados en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros por el Delegatario, serán transferidos a título gratuito a favor de la concedente al final del Contrato de Delegación, mismos que estarán en condiciones adecuadas de funcionamiento en cumplimiento de los estándares de calidad exigidos hasta el final del plazo del contrato y con licencias vigentes para el uso del software de al menos 3 años, contados desde la terminación del contrato.

Artículo IV.2.259.- Del concurso público.- La delegación se adjudicará a través de un concurso público competitivo de ofertas, cuyas condiciones previas será la experiencia en temas afines a los Sistemas Inteligentes de Transporte.

El proceso del concurso público competitivo de ofertas abarcará, entre otras, las siguientes etapas:

Preparación y aprobación de los pliegos de la delegación;

Publicación de la convocatoria;

Aclaración a los pliegos para la delegación;

Recepción de ofertas;

Estudio y evaluación de ofertas;

Resolución sobre el concurso; y,

Suscripción del contrato.

Los pliegos para la delegación serán elaboradas por la Secretaría responsable la Movilidad y con la aprobación del Alcalde Metropolitano o su delegado.

El Alcalde o su delegado conformarán una Comisión Técnica, integrada al menos, por el Secretario de Movilidad, y un representante de los siguientes Subsistemas: Inteligente Subsistema Metrobús-Q, Metro de Quito y Quito Cables.

La Comisión Técnica será responsable de la recepción, apertura, evaluación y habilitación de las ofertas técnicas, así como de realizar las aclaraciones y responder a las preguntas a los Oferentes. La Comisión Técnica, conforme los pliegos de la delegación, evaluará las ofertas económicas y recomendará su adjudicación o la declaratoria de desierto del procedimiento a cargo del Alcalde Metropolitano o su delegado.

La Comisión Técnica responderá, por escrito, a las preguntas e inquietudes que formulen los Oferentes, dentro de los tiempos establecidos en los pliegos para la delegación. Las respuestas se pondrán en conocimiento de todos los Oferentes, en la misma fecha.

La Comisión Técnica procederá a realizar la convocatoria por prensa en dos diarios de amplia circulación nacional por tres días distintos. La convocatoria contendrá al menos:

La descripción general del servicio materia del concurso;

Las indicaciones del lugar, fecha y horarios en que los interesados podrán adquirir los pliegos para la delegación;

La fecha, hora y lugar de celebración del acto de presentación de las ofertas y apertura de la oferta técnica;

La fecha, hora y lugar de celebración de apertura de la oferta económica;

La fecha, hora y lugar para la comunicación de resultados.

Los pliegos para la delegación deberán ponerse a disposición de las personas naturales o jurídicas con experiencia en la fabricación, implementación y/u operación de Sistemas Inteligentes de Transporte, que haya ofrecido en contratos similares en al menos la misma cantidad de unidades que se pretenda instalar e interesadas en participar en el proceso a partir del día hábil siguiente al de la primera publicación de la convocatoria y hasta siete días hábiles posteriores a la última publicación. Sin perjuicio de su publicación en el sitio electrónico del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

La presentación de las ofertas técnica y económica deberá hacerse en dos sobres distintos, cerrados y sellados, debidamente foliados y rubricadas sus hojas por el o los representantes legales de cada uno de los participantes; su entrega se hará en la fecha, hora, lugar y forma establecidos para tal efecto en las pliegos para la delegación y se redactarán en idioma español. Los pliegos de la delegación podrán contemplar la presentación de sobres adicionales para verificar requisitos de admisibilidad.

La Comisión Técnica podrá solicitar de los Oferentes las aclaraciones que estime convenientes. Las ofertas no podrán ser modificadas ni se podrá agregar documentos bajo ningún concepto.

Con el informe presentado por la Comisión Técnica, la Secretaría responsable la Movilidad dará a conocer el resultado a todos los Oferentes y procederá a convocar a la audiencia pública para la apertura de los sobres que contengan las ofertas económicas, solamente de aquellos participantes cuyas ofertas técnicas calificaron.

Los Oferentes cuyas ofertas no calificaron, podrán retirar el sobre recibido formalmente y que contiene la propuesta económica, sin ser abierto.

El análisis comparativo de la oferta económica será realizado por la Comisión Técnica, quienes en el ámbito de sus respectivas competencias presentarán un informe respecto de cada oferta al Alcalde Metropolitano.

Artículo IV.2.260.- De la adjudicación.- El Secretario de Movilidad otorgará el acto administrativo de delegación, el cual será documento habilitante para la suscripción del Contrato de Delegación. Ninguno de los Oferentes podrá reclamar indemnización alguna por los términos de la resolución.

Notificada al Oferente adjudicado la resolución de adjudicación y con su recibido, se remitirá todo el expediente a la Procuraduría Metropolitana para la preparación de la minuta correspondiente, el mismo que se elevará a escritura pública con la firma del señor Alcalde Metropolitano o su delegado.

Artículo IV.2.261.- Del Contrato de delegación: Con la finalidad de garantizar la continuidad en la implementación y operación de los Sistemas Inteligentes, el Contrato de Delegación establecerá la obligación del Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de poner en conocimiento del Concejo las acciones a ser adoptadas frente a una posible interrupción del servicio.

CAPÍTULO V

DEL CONTROL, EVALUACIÓN Y FISCALIZACIÓN

Artículo IV.2.262.- Control y fiscalización de la delegación.- La Autoridad delegante ejercerá el control y fiscalización integral en las actividades de diseño, suministro, instalación, configuración, pruebas, puesta a punto, operación, mantenimiento y actualización de todos los elementos que componen los Sistemas Inteligentes de Transporte a cargo del Delegatario.

El incumplimiento de las disposiciones contempladas en el Contrato de Delegación conlleva la aplicación del régimen de sanciones por incumplimiento, garantizando la continuidad del servicio.

Artículo IV.2.263.- Control en la prestación del servicio.- Las actividades de control y evaluación de los componentes que conforman los Sistemas Inteligentes de Transporte, estarán a cargo de la Secretaría responsable de la Movilidad, entidad que dará el debido acompañamiento en la implementación y operación de las herramientas tecnológicas a ser instaladas en los distintos Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros existentes, para lo cual se observará el régimen jurídico metropolitano del servicio de transporte público de pasajeros y las condiciones previstas en el Contrato de Delegación.

La administración del Contrato de Delegación y la fiscalización de la obra constructiva corresponderá a la Secretaría responsable la Movilidad y las entidades adscritas a las que ésta delegue.

Artículo IV.2.264.- Evasión de la tarifa.- La evasión del pago de la tarifa con los medios de pago determinados por la Autoridad, su reincidencia y/o la adulteración del dispositivo en los Sistemas Inteligentes de Transporte, dará lugar al desembarque del Pasajero a bordo de la unidad durante la prestación del servicio; de igual forma, se sujetarán a esta disposición quienes utilicen indebidamente el mecanismo de pago electrónico para evadir la tarifa que le corresponda por tipo de Usuario, en las condiciones previstas por la Secretaría responsable de la Movilidad, sin perjuicio de las sanciones aplicables de acuerdo a la normativa metropolitana y nacional vigente.

Artículo IV.2.265.- Disponibilidad de la Información.- Los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ, que sean instalados en los distintos subsistemas de transporte público, deberá contener y desarrollar información acerca de Usuarios, rutas, paradas, aspectos ambientales, Operadores de Transporte, subsidios, horarios e indicadores logísticos, incidentes, alertas del sistema y la demás información, la misma que deberá encontrarse a disponibilidad de las Autoridades competentes, Administrador del Sistema o su delegado, en el momento que así lo requieran.

TÍTULO XII[[112]](#footnote-113)

DE LA PRIORIZACIÓN, REGULACIÓN, FACILITACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA BICICLETA Y LA CAMINATA COMO MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CAPÍTULO I

OBJETO, PLANIFICACIÓN E INSTITUCIONALIDAD Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

SECCIÓN I

OBJETO

Artículo IV.2.266.- Objeto.- Este Título tiene por objeto planificar, regular, gestionar e incentivar la movilización de las personas en bicicleta y caminata por ser modos de transporte sostenibles que promueven una vida activa, saludable y un ambiente sano, sin perjuicio de la existencia de otros modos de transporte sostenibles.

Este Título garantizará el derecho al efectivo desplazamiento de las personas en bicicleta y caminata de manera segura, igualitaria y con infraestructura de calidad.

A tal efecto, la ordenanza este Título regula:

Lineamientos para la planificación, creación, medición, implementación y mejora de la política pública para la caminata y la bicicleta como modos de transporte prioritarios.

Las competencias y coordinación interinstitucional entre las diferentes entidades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, sus entidades adscritas y empresas públicas metropolitanas para asegurar el efectivo cumplimiento de lo dispuesto en la presente ordenanza el presente Título.

Los criterios para la implementación, monitoreo, medición y mejora de la infraestructura para garantizar la movilidad segura en bicicleta y caminata.

Las formas de promoción de la bicicleta y caminata como modos de transporte prioritarios y la educación para generar una armónica convivencia entre los diferentes actores de la movilidad.

Las formas de participación ciudadana para el seguimiento, monitoreo y mejora de la implementación de la presente ordenanza del presente Título.

Artículo IV.2.267.- Ámbito de aplicación.- La presente ordenanza El presente Título será de obligatoria aplicación para todo el Distrito Metropolitano de Quito, y las instituciones que conforman la municipalidad encargadas de la implementación, ejecución, seguimiento y control de la movilidad.

Las resoluciones y convenios que se adopten en el marco de la presente ordenanza del presente Título serán de aplicación para todo el Distrito Metropolitano de Quito, siendo responsabilidad de la Municipalidad, a través de los órganos competentes, velar por su cumplimiento y ejecución.

Artículo IV.2.268.- Movilidad en bicicleta y caminata.- Para efectos de este Título, se entenderá por movilidad en bicicleta y caminata al desplazamiento en vehículos de propulsión humana, vehículos no motorizados, movilidad a pie y otros modos a propulsión humana que minimizan el impacto negativo sobre la calidad de vida y el ambiente.

Artículo IV.2.269.- La persona como objetivo de movilidad.- El objetivo de la movilidad será la persona, por tanto toda persona tendrá derecho realizar desplazamientos efectivos mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, en un sistema que respete la jerarquía y principios que se establecen en este Título.

La persona deberá formar parte activa en la planificación y toma de decisiones sobre las políticas públicas, programas, proyectos y obras públicas que implementen y desarrollen la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo IV.2.270.- Jerarquía de movilidad.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito garantizará que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos del presupuesto municipal de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

Peatones; especialmente personas con discapacidad y movilidad reducida, así como grupos de atención prioritaria y personas que tienen una limitación temporal.

Ciclistas y usuarios de vehículos de propulsión humana.

Usuarios y prestadores del servicio de transporte público de pasajeros.

Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.

Usuarios de transporte comercial y particular automotor.

 Artículo IV.2.271.- Objetivos.- La presente ordenanza El presente Título tiene los siguientes objetivos:

Integrar las políticas de usos del suelo, desarrollo urbano, económico, ambiental, de salud y las políticas de movilidad, de modo que se reduzcan los desplazamientos en modos motorizados y se garantice preferentemente la accesibilidad a través de los modos de transporte sostenibles, prioritariamente la caminata y la bicicleta, a los centros de trabajo, residencias y puntos de interés cultural, social, sanitario, formativo o lúdico, con el mínimo impacto ambiental y de la forma más segura posible.

Promover e incentivar el transporte en bicicleta y la caminata como parte de políticas locales orientadas a reducir la contaminación ambiental, el descongestionamiento vehicular en la ciudad, la promoción de salud, la mejora de la calidad de vida y la generación de un ambiente sano.

Garantizar a los ciudadanos al acceso a circulación por las vías en bicicleta y caminata en condiciones de seguridad, eficiencia y mínimo impacto negativo sobre la calidad de vida y el ambiente.

Educar a la ciudadanía y exigir el cumplimiento de las normativas sobre prevención de la contaminación ambiental y acústica, seguridad vial y la reducción de la accidentabilidad.

Generar una cultura de respeto entre todos los modos de transporte, especialmente la caminata y la bicicleta considerando la vulnerabilidad de los mismos.

Promover campañas y capacitaciones a la ciudadanía y a los funcionarios públicos de respeto a la movilidad en bicicleta y la caminata, de concientización ambiental y seguridad vial en los diversos espacios que disponga la municipalidad que aseguren la participación amplia y diversa en atención a los principios y lineamientos constantes en la presente ordenanza el presente Título.

Incluir la participación y corresponsabilidad de los actores de la movilidad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas.

Artículo IV.2.272.- Reconocimiento.- El Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, reconoce a la movilidad en bicicleta y la caminata como modos de transporte sostenibles, preferentes y de interés público, por contribuir a la preservación del ambiente, promover crecimiento y la redistribución económica, incrementar la accesibilidad, mejorar la salud y la calidad de vida de las personas.

Se reconoce expresamente a la caminata y al transporte en bicicleta como modos de transporte estratégicos para la ciudad, que merecen una debida protección y garantía para su uso y acceso.

Artículo IV.2.273.- Definiciones.- Para efectos de aplicación de este Título, se adoptan las definiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, y la normativa técnica expedida por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN).

SECCIÓN II

PLANIFICACIÓN E INSTITUCIONALIDAD

Artículo IV.2.274.- Principios.- Para la planificación, implementación y ejecución de las diversas políticas, programas, obras y proyectos de movilidad se deberán cumplir los siguientes principios:

Accesibilidad: Garantizar que el acceso a la ciudad será en iguales condiciones para todos, con derecho preferente a los modos de transporte sostenibles sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna.

No discriminación: Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo uso de los modos de transporte sostenibles y evitar toda forma de exclusión.

Seguridad: Efectuar las acciones tendientes a la reducción del riesgo de delitos, de acoso, violencia sexual e incidentes de tránsito, durante los desplazamientos de la población, dentro del ámbito de las competencias.

Salud: Promover el uso de modos de transporte que beneficien la salud de las personas, mejoren la calidad de vida, fomenten la realización de actividad física y prevengan todo tipo de enfermedades relacionadas con el sedentarismo y la contaminación ambiental.

Eficiencia: Maximizar desplazamientos en modos de transporte sostenibles ágiles y asequibles, optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

Calidad: Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje.

Participación ciudadana y corresponsabilidad: Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de los aportes de los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades.

Planificación integrada: Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular. La planificación de infraestructura y servicios de transporte deben integrar a los modos de transporte sostenible, tomando en cuenta las implicaciones ambientales, económicas, urbanísticas y sociales.

Integridad ambiental: Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el ambiente, al incentivar el uso de transporte público y el transporte en bicicleta y caminata, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte.

Innovación tecnológica: Emplear soluciones tecnológicas que permitan almacenar, recopilar y procesar información con el fin de mejorar la gestión y calidad de la movilidad sostenible, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

Capacitación, formación, sensibilización, promoción: Promover la importancia de desplazarse sosteniblemente mediante campañas, foros, redes de conocimiento, debates, conferencias dirigidas a la ciudadanía, funcionarios públicos y tomadores de decisiones.

Artículo IV.2.275.- Planificación de la movilidad.- La planificación de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, observará los siguientes criterios:

Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público, sean de calidad para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y rurales;

Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física de todas las personas especialmente, de los grupos de atención prioritaria y/o movilidad reducida;

Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso de la movilidad en bicicleta y caminata, el transporte público y el uso racional del automóvil particular;

Promover la participación ciudadana y la corresponsabilidad en la toma de decisiones que inciden en la movilidad;

Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sostenible y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría encargada de territorio, hábitat y vivienda que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte Público;

Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;

Impulsar programas y proyectos en coordinación con la Secretaría encargada de la promoción de la salud para que incentiven el uso de modos de transporte sostenibles como una medida para reducir los índices de mortalidad relacionados a las afecciones respiratorias, sedentarismo, contaminación y accidentes de tránsito;

Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de modos de transporte sostenibles;

Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema;

Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad; y

Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.

Artículo IV.2.276.- Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad en el Distrito Metropolitano.- La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la encargada de planificar, diseñar y emitir la política pública en materia de movilidad, para el Distrito Metropolitano de Quito, en atención a la normativa de la presente ordenanza del presente Título.

Sin perjuicio de otras atribuciones establecidas en la normativa municipal vigente, la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, tendrá las siguientes atribuciones:

Establecer los criterios generales para promover la movilidad en bicicleta y caminata en el marco de la promoción de la seguridad, el cuidado del medio ambiente y la calidad del entorno urbano;

Definir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad en bicicleta y caminata y seguridad vial;

Fomentar en la sociedad, las condiciones generales para la implementación y desarrollo sistematizado de la cultura de la movilidad;

Establecer canales de comunicación abierta que impulsen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia del transporte, la preservación y ampliación de la infraestructura para la movilidad;

Celebrar, convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros niveles de gobierno, así como también, con los sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia movilidad en bicicleta y caminata;

Realizar por sí misma o a través de organismos, dependencias o instituciones académicas, estudios sobre movilidad en bicicleta y caminata;

Elaborar el Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata en concordancia con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito;

Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de la infraestructura vial promoviendo una mejor utilización de la misma al brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;

Realizar los estudios necesarios para la ejecución de obras públicas promoviendo una mejor utilización de las mismas al brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;

Establecer las alternativas que permitan una mejor utilización de la infraestructura vial, en coordinación con la entidad encargada del tránsito para evitar el congestionamiento vial, priorizando en todo momento el transporte público y la movilidad en bicicleta y caminata, que contribuya en la disminución de los índices de contaminación ambiental;

En coordinación con la secretaría encargada del ambiente; en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover, impulsar, y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;

Establecer políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular y planificar alternativas de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada, así como establecer zonas peatonales o pacificadas a efectos de reducir las externalidades negativas de su uso;

En coordinación con las secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda, promover en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles a personas con discapacidad, y vías ciclistas, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar entre la población la utilización de los modos de transporte sostenibles;

Instrumentar programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia entre los distintos usuarios de la vía, así como la prevención accidentes, en coordinación con otras dependencias;

Promover la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad, transporte, vialidad y tránsito;

Evaluar los estudios de impacto de movilidad de su competencia y, emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obra y actividades por parte de particulares, de conformidad con la normativa aplicable;

Fomentar la movilidad no motorizada y el uso racional del automóvil particular mediante la coordinación con las organizaciones de la sociedad civil, empresas públicas, privadas y de la economía popular y solidaria, asociaciones de hecho y de derecho de representación barrial, escuelas públicas y privadas y ciudadanía en general;

Mantener información actualizada respecto de la implementación de políticas públicas que promuevan la movilidad en bicicleta y caminata y su respectivo sistema de indicadores, que permitan dar seguimiento y evaluación a las autoridades municipales y a la ciudadanía;

Publicar y actualizar la información respecto de la implementación de políticas públicas que promuevan la movilidad en bicicleta y caminata en el portal de gobierno abierto de la Municipalidad garantizando su difusión y fácil acceso atendiendo a la normativa vigente sobre gobierno abierto y transparencia de la información.

Artículo IV.2.277.- Dirección de Modos de Transporte Sostenibles.- Elévese la jerarquía de la Coordinación de No Motorizados a Dirección de Modos de Transporte Sostenibles, como una dependencia que forma parte de la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad con la finalidad de cumplir con las obligaciones establecidas en el artículo anterior.

Artículo IV.2.278.- Entidad competente para la ejecución de obras públicas.- La entidad que tenga a su cargo la ejecución de obras públicas en el Distrito Metropolitano de Quito, deberá dar cumplimiento a las políticas públicas emitidas por la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad. La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en el Distrito Metropolitano, se sujetará a lo previsto en la presente ordenanza el presente Título y demás disposiciones aplicables, así como a las políticas establecidas por la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad.

Toda obra pública o proyecto a ejecutarse en la ciudad deberá incluir las facilidades para la movilidad en bicicleta y caminata. El diseño de obras, proyectos, entornos y servicios se realizará para que todas las personas lo puedan utilizar en la mayor medida posible sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, dicho diseño no excluirá las ayudas técnicas para grupos de atención prioritaria y/o movilidad reducida cuando se necesite. Esta condición será esencial para el diseño de la infraestructura vial y los servicios de transporte público con el fin de permitir su fácil uso y aprovechamiento por parte de todas las personas, independientemente de sus condiciones.

La entidad que tenga a su cargo la ejecución de obras públicas en el Distrito Metropolitano de Quito deberá mantener una coordinación eficiente con la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad para coadyuvar en el cumplimiento oportuno de la presente ordenanza del presente Título y el Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata.

Artículo IV.2.279.- Entidad encargada del control del tránsito.- La entidad que tiene a su cargo el control del tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito, deberá precautelar, proteger y asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte terrestre y de seguridad vial, poner en vigor los derechos de todos los actores de la movilidad conforme al ordenamiento jurídico vigente y a la jerarquía de la movilidad establecida en la presente ordenanza el presente Título. Bajo ningún caso esta entidad ni su personal deberán realizar actividades que pongan en riesgo la seguridad, deterioren la accesibilidad o afecten la circulación de peatones, ciclistas u otros medios no motorizados de movilidad.

En el ámbito de sus competencias, deberá garantizar que la infraestructura vial y peatonal, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en las políticas de movilidad que emita la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, coordinando, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo.

Dentro del ámbito de sus competencias, mantener la infraestructura vial y peatonal libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular, ciclista y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad. Implementará programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la movilidad integral.

En el ejercicio de su competencia deberán articular e instrumentar capacitaciones, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad de conformidad con lo establecido en el capítulo de promoción de la movilidad en bicicleta y caminata de la presente ordenanza del presente Título.

La entidad encargada del control del tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito deberá mantener una coordinación eficiente con la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad para coadyuvar en el cumplimiento oportuno de la presente ordenanza del presente Título y el Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata.

Artículo IV.2.280.- Presupuesto para movilidad en bicicleta y caminata.- El presupuesto asignado en un ejercicio económico para la promoción, desarrollo e implementación de la movilidad en bicicleta y caminata en todas las entidades municipales competentes, no podrá ser inferior a la del año inmediato anterior y deberá incrementarse cada año.

Los recursos recaudados por efectos de las multas aquí establecidas, se utilizarán preferentemente en la ejecución de obras tendientes a la construcción, mantenimiento y promoción de los modos de transporte sostenible contemplados en la presente ordenanza el presente Título.

SECCIÓN III

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Artículo IV.2.281.- Mesa Interinstitucional.- Confórmese la mesa interinstitucional para la promoción de los modos de transporte sostenibles objeto de la presente ordenanza del presente Título, que estará encargada del acompañamiento en la formulación, planificación, evaluación y control participativo sobre el diseño, ejecución y control de las políticas de movilidad para modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo IV.2.282.- Conformación.- La Mesa Interinstitucional estará conformada por:

Cuatro delegados de los colectivos, organizaciones sociales o ciudadanos a título personal vinculados a la promoción de modos de transporte sostenible.

El Secretario/a de movilidad o su delegado, quien lo presidirá.

El Secretario/a de territorio o su delegado.

El Supervisor/a de la Agencia Metropolitana de Tránsito o su delegado.

El Gerente de la Empresa Pública de Movilidad y Obras Públicas o su delegado.

El Secretario/a de Ambiente o su delegado.

Un Concejal y su alterno designado por el seno del Concejo Metropolitano.

Las organizaciones sociales, colectivos ciudadanos podrán participar de las sesiones de la Mesa Interinstitucional, con sus opiniones, aportes y propuestas que aporten al debate y control social.

La Mesa podrá convocar a otras entidades municipales y a instituciones de otras funciones del Estado para el desarrollo y el cumplimiento de los objetivos de la presente ordenanza metropolitana del presente Título y deberá reunirse de modo obligatorio, por lo menos una vez cada tres meses previo convocatoria de quien preside la mesa.

Los delegados de la ciudadanía y de las organizaciones sociales deben ser electos de manera democrática en base a criterios de paridad, equidad, inclusión, alternabilidad de los diferentes actores de la movilidad sostenible en una asamblea general, pública y de convocatoria abierta presidida por la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad. Los representantes durarán dos años en sus funciones.

Artículo IV.2.283.- Atribuciones.- La mesa tendrá las siguientes atribuciones:

Evaluar y dar seguimiento al diseño y aplicación de las políticas de movilidad objeto de este Título, especialmente al Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata.

Diseñar y proponer medidas para mejorar la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

Elaborar una agenda de trabajo para cuatro años entre las organizaciones sociales, la ciudadanía y el Municipio para proponer estrategias para incentivar el uso de bicicletas y mejorar la seguridad de los peatones que deberá ser presentada al Concejo Metropolitano.

Garantizar la participación de la ciudadanía y de las organizaciones sociales dentro de los planes, programas y proyectos que promuevan los modos de movilidad sostenible.

Ejercer los mecanismos de control social establecidos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

Exigir y formar parte de los procesos de rendición de cuentas de las autoridades municipales.

Participar en la actualización del Plan Maestro de Movilidad.

Las resoluciones se adoptarán con mayoría simple de los miembros de la mesa interinstitucional, mediante resoluciones. En cada sesión se informará el nivel de ejecución de las referidas resoluciones y se dará el oportuno seguimiento a las mismas.

CAPÍTULO II

DE LA CAMINATA Y LA BICICLETA, INFRAESTRUCTURA Y PROMOCIÓN

SECCIÓN I

DE LA CAMINATA Y LA BICICLETA

Artículo IV.2.284.- De la caminata y los peatones.- Caminar es un modo de transporte y también un tipo de actividad física que deberá realizarse en condiciones apropiadas en el entorno para poder realizar esta actividad de manera segura, agradable y cómoda. Caminar es el medio de transporte predominante en las distancias cortas y es una parte importante del transporte intermodal enlazado con un transporte público eficaz.

Peatón es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con discapacidad permanente o temporal que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.

Los peatones tienen prelación sobre todos los otros modos de transporte, por lo que tienen derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas para garantizar su seguridad.

Los peatones serán considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles, avenidas y espacios públicos.

Artículo IV.2.285.- De la bicicleta.- La bicicleta tiene prelación sobre todos los otros modos de transporte excepto el caminar, por lo que las personas que lo utilizan tienen el derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas, por espacios con las adecuaciones correspondientes y debidamente señalizados para transitar con seguridad.

Los usuarios de bicicleta dispondrán de vías de circulación privilegiada como ciclovías y espacios similares. De preferencia, las ciclovías serán diseñadas e implementadas con mecanismos de separación con los demás medios de transporte motorizado en la calzada para garantizar su seguridad, especialmente en vías arteriales principales o secundarias y vías colectoras.

Los usuarios de bicicleta tienen derecho a ser considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles y avenidas, luego de la priorización peatonal.

Artículo IV.2.286.- Atención por parte de los agentes civiles de tránsito.- Los peatones y los usuarios de bicicleta serán atendidos inmediatamente por los agentes civiles de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los otros modos de transporte y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública.

Los agentes civiles de tránsito observarán los siguientes criterios en el ejercicio de su trabajo:

Los peatones y los usuarios de bicicleta son sujetos de atención prioritaria en atención a la jerarquía establecida en la pirámide de movilidad en este Título, por lo que deberán brindar atención efectiva, inmediata, oportuna e informada que garantice su prelación, seguridad y protección.

Deberán sancionar las infracciones y contravenciones de tránsito que vulneren los derechos de peatones y los usuarios de bicicleta en atención a las disposiciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal.

Deberán respetar las señales de tránsito, priorizando la movilidad y seguridad del peatón y de los usuarios de bicicleta por sobre el flujo vehicular. Está prohibido que los agentes civiles de tránsito irrespeten los cruces peatonales, pasos cebras, ciclovías, carriles exclusivos y demás espacios para peatones y ciclistas a favor de la fluidez del tránsito vehicular.

Los peatones deberán contar con la ayuda prioritaria por parte de los agentes civiles de tránsito, al momento de cruzar las vías públicas, especialmente en el caso de que los peatones sean niños o niñas menores de diez años de edad, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad temporal o definitiva.

La Autoridad encargada del control del tránsito deberá controlar, vigilar y evitar el cometimiento de este tipo de conductas violatorias a la prioridad de peatones y usuarios de bicicleta en el espacio público. Todo proceso sancionatorio deberá sujetarse a las normas del debido proceso acorde a la normativa nacional y metropolitana vigente.

Artículo IV.2.287.- Ciclovía recreativa.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito promoverá y apoyará las ciclovías recreativas, como una actividad permanente y progresiva enmarcada en la política de modos de transporte sostenibles, en coordinación con las organizaciones sociales de hecho y de derecho de la materia.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la responsable de la administración, control y evaluación de las ciclovías recreativas garantizando los parámetros de seguridad, protección y el flujo vehicular en las áreas de implementación.

Artículo IV.2.288.- Bicicleta pública.- El sistema metropolitano de bicicleta pública es un modo preferencial de transporte, económico, amigable con el ambiente, se basa en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas, por medios manuales o automatizados, para facilitar y promover el uso urbano de este vehículo como mecanismo de transporte sostenible.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la responsable de la regulación, control y evaluación del sistema de bicicleta pública. Este sistema deberá implementar mecanismos tecnológicos que mejoren su seguridad, funcionamiento, facilidad de acceso y universalidad en la prestación del servicio con bicicletas adecuadas que se encuentren en buen estado y que reciban mantenimiento periódico, garantizando la disponibilidad del servicio de acuerdo a los flujos de los viajes que se realizan en la ciudad. Podrá delegarse la operación y mantenimiento del sistema a terceros a través de los mecanismos de contratación pública permitidos por la normativa vigente.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá planificar el crecimiento de este sistema en base a la información y datos recogidos sobre el funcionamiento del mismo y a la proyección de intermodalidad con otros sistemas de transporte público.

Artículo IV.2.289.- Bicicleta en el transporte público.- Los usuarios de bicicleta podrán llevar sus bicicletas dentro de las unidades que formen parte del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros, administrado por la municipalidad. En los casos en que no sea posible, la municipalidad deberá implementar e instalar portabicicletas como forma de integración modal de transporte.

La municipalidad deberá capacitar a los conductores y demás operadores de las unidades de transporte público metropolitano a fin de que brinden un servicio informado, oportuno y de calidad a los usuarios de bicicleta que utilizan el servicio de transporte público.

Los operadores de transporte público que operen rutas de alimentación a corredores troncales deberán implementar e instalar portabicicletas como forma de integración modal de transporte en todas las unidades por cada ruta.

El movilizar la bicicleta en los medios de transporte público de pasajeros no tendrá costo adicional.

Artículo IV.2.290.- Registro de bicicletas.- Créase el registro de bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de facilitar su identificación en caso de robos o extravíos, tener una base de datos actualizada sobre el número de personas que utilizan este medio de transporte o en cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización.

La resolución que expida la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad con la creación del registro de bicicletas deberá definir el modelo de gestión, el cual deberá contemplar la participación de las organizaciones sociales.

Artículo IV.2.291.- Requisitos.- Podrán registrar sus bicicletas las personas mayores de dieciocho años, mediante el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a. Nombres y apellidos del titular.

b. Domicilio y teléfono de contacto.

c. Número del documento de identidad.

d. Marca, modelo y color de la bicicleta.

e. Características singulares.

f. Fotografía de la bicicleta.

g. Número de cuadro, marco o de identificación.

En el caso de bicicletas pertenecientes a menores de dieciocho años, la inscripción se realizará a nombre de sus representantes legales.

SECCIÓN II

INFRAESTRUCTURA PARA CAMINATA Y BICICLETA

Artículo IV.2.292.- Intermodalidad.- La intermodalidad es la articulación entre diferentes modos de transporte durante un trayecto de forma que se optimice al máximo la movilidad de las personas, ofreciendo en cada caso, el medio de transporte más adecuado para reducir el consumo de energía, contaminación, congestión y costos.

Se pretende el cambio modal del automóvil a la intermodalidad con otros medios de transporte sostenibles como la caminata y la bicicleta, permitiendo generar traslados eficientes, seguros a aquellas zonas donde no llega el transporte público ampliando su radio de acción y garantizando la accesibilidad de los usuarios.

Las implementación de obras de infraestructura para bicicletas y peatones deberán fomentar la intermodalidad, garantizando el acceso e integración a diferentes modos de transporte a la ciudadanía, mediante estacionamientos para bicicletas de corta y larga duración, localizados en estaciones de transferencia, terminales transporte público, que conforman el sistema metropolitano de transporte público, en los edificios de estacionamientos y servicios públicos, así como la adecuación de soportes de bicicletas en las unidades de transporte público.

Las normas técnicas de arquitectura y urbanismo deberán contemplar en su reglamentación la obligación de implementación de espacios de estacionamiento para bicicletas en predios privados, conforme a la normativa vigente.

Artículo IV.2.293.- Señalización.- La adecuada señalización es fundamental para garantizar la seguridad de todos los actores de la movilidad y especialmente la promoción de los modos de transporte sostenibles. La municipalidad está obligada a comunicar con anticipación toda nueva forma de señalización para que los actores de la movilidad adecúen su conducta debidamente.

Artículo IV.2.294.- Zonas pacificadas para el tránsito.- Es el área urbana en cuyo sistema vial se prioriza la movilidad sostenible, limitando la velocidad de circulación de vehículos motorizados; y, en donde el tratamiento del espacio público vial responde a las necesidades de encuentro social, fomento y consolidación de la cultura de seguridad vial, incremento de la calidad ambiental, mitigación y adaptación al cambio climático y resiliencia urbana.

La municipalidad, a través de la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad podrá establecer calles o zonas pacificadas o de tráfico calmado, debidamente señalizadas, en las que la velocidad permitida no excederá en ningún caso de 30 km/h.

Para favorecer el calmado del tráfico en dichas zonas, se podrá aplicar distintas medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, favoreciendo el uso de dichas vías en condiciones de seguridad.

Las zonas pacificadas o de tráfico calmado deberán contener la respectiva señalización para la circulación de bicicletas.

Artículo IV.2.295.- Pasos peatonales.- Por excepción, en vías expresas de las zonas urbanas, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la de la calzada siempre que cumplan los requisitos de accesibilidad.

En todo caso, siempre se priorizará la continuidad física y formal de los itinerarios peatonales, sobre todo en la confluencia de las bocacalles con vías de primer y segundo orden, así como en la totalidad de las zonas residenciales.

Asimismo, podrán instalarse dispositivos que contribuyan a la seguridad del tránsito peatonal, allí donde coexista con la circulación de bicicletas por itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal.

Artículo IV.2.296.- Infraestructura ciclista.- El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en el artículo 35 de la presente ordenanza sobre las campañas de educación de la siguiente Sección, respetando en todo momento los principios de continuidad y seguridad vial.

Las autoridades competentes velarán por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas a fin de evitar su progresivo deterioro. Si alguna de las infraestructuras ciclistas objeto de esta normativa resultase afectada por cualquier tipo de intervención, derivada de actuaciones públicas o privadas, el agente responsable de la intervención deberá reponerlas a su estado original.

En el caso de daño o destrucción de una ciclovía derivada de intervenciones públicas o privadas, ésta deberá ser restituidas a su estado original por quienes lo causaron.

Artículo IV.2.297.- Criterios para la creación de estacionamientos para bicicletas.- Previo a la implantación de infraestructura de estacionamientos para bicicletas se deberán considerar los siguientes:

Seguridad: Los estacionamientos deberán evitar el robo o maltrato de la bicicleta, mediante una infraestructura que permita el marco/cuadro y una o ambas ruedas, permita usar cualquier tipo de candado, y estar ubicado en un lugar que ofrezca control y vigilancia, ya sea por el usuario o por un tercero.

Espacio público: Los estacionamientos deberán estar ubicados preferentemente en plazas, parques, estaciones o paradas de transporte público y ejes comerciales y que permita asegurar y desasegurar la bicicleta de manera rápida y eficaz, sin que afecte o interfiera con la circulación peatonal.

Facilidad de uso: Los estacionamientos deben ser accesibles sin que se requiera asistencia para acomodar su bicicleta, independientemente de su condición física, género, edad o estatura.

Diseño: Los estacionamientos para bicicletas deberán estar diseñados en atención a las necesidades del usuario, económicamente viable y que brinde seguridad.

Durabilidad y mantenimiento: Los materiales utilizados para la construcción de estacionamientos para bicicletas deben estar sujetas a un plan de mantenimiento y ser de fácil limpieza.

Localización/georeferenciación: La identificación de lugares estratégicos y la demanda potencial de usuarios deberán ser identificados previo a la implementación de la infraestructura para bicicletas.

Artículo IV.2.298.- Parqueaderos para bicicletas en edificios, escuelas y colegios municipales.- Las entidades municipales, secretarías, administraciones zonales, empresas públicas, deberán implementar en sus instalaciones parqueaderos para bicicletas las cuales podrán ser de uso gratuito para funcionarios y ciudadanos.

También deberá implementarse estacionamientos para bicicletas en las escuelas y colegios municipales de forma obligatoria y en los centros educativos privados en todos sus niveles de forma voluntaria. La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá comunicar de esta facultad a las instituciones de educación privada de la ciudad.

SECCIÓN III

DE LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA Y CAMINATA

Artículo IV.2.299.- Promoción de los modos de transporte sostenible.- Las campañas, sensibilizaciones, capacitaciones que sean desarrolladas e implementadas por la municipalidad deberán promover el uso de los modos de transporte sostenibles preferentes y de interés público de conformidad con el artículo 7 de la presente ordenanza sobre el reconocimiento de la Sección I del Capítulo I, de este Título, en atención a la jerarquía de la pirámide de movilidad, priorizando la seguridad vial, convivencia armónica de los actores de movilidad, la protección de las personas y la reducción de la accidentabilidad.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, en coordinación con las demás entidades municipales en el ámbito de sus competencias, promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una convivencia armónica en las calles, prevenir accidentes de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.

Artículo IV.2.300.- Campañas de educación.- La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, en coordinación con las demás entidades municipales competentes, deberá realizar campañas de educación permanentes para lo cual deberá destinar todos los años parte del presupuesto asignado a la dirección respectiva para la realización de campañas de educación priorizando programas para niños. Deberá coordinar con el sistema de educación pública y privada para que las campañas puedan ser promovidas en las escuelas de toda la ciudad.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para cumplir los objetivos de la presente ordenanza del presente Título.

Artículo IV.2.301.- Promoción de los modos de transporte sostenible.- La promoción de la caminata y bicicleta como modos de transporte sostenibles y la adopción de nuevos hábitos de movilidad se regirá bajo los siguientes principios:

La cortesía entre los usuarios de la vía y el respeto al personal de apoyo vial y agentes de tránsito;

La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;

Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el ambiente;

La utilización de modos de transporte en bicicleta y la caminata para abatir el sedentarismo;

El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados la legislación nacional y local vigente;

Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de accidentes de tránsito;

El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;

La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;

El significado y preservación de la señalización vial; y

El cumplimiento de los programas de verificación y protección al ambiente.

Artículo IV.2.302.- Capacitaciones.- En el ejercicio de las competencias de la entidad encargada del control del tránsito, deberá capacitar a conductores profesionales, conductores particulares, ciclistas y peatones sobre modos de transporte sostenibles y su priorización y seguridad vial, con el objetivo de generar una movilidad segura que tienda a reducir los índices de accidentabilidad en las vías, generar convivencia entre los diferentes actores de la movilidad, promover en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos y fomentar el uso racional del automóvil particular.

Para el caso de los vehículos que presten servicio de transporte público y transporte comercial éstos deberán recibir capacitaciones sobre modos de transporte sostenibles y su priorización y seguridad vial previo a la suscripción de los contratos de operación y en caso de quienes presten todo tipo de servicios de transporte comercial, previo a la obtención de los permisos de operación.

Previo a la matriculación vehicular, la entidad encargada del control del tránsito capacitará a los usuarios de vehículos. Para este efecto, se establecerá un calendario anual de capacitaciones.

Los Agentes Metropolitanos de Tránsito deberán recibir capacitaciones periódicas para el desarrollo, promoción e implementación de la presente ordenanza del presente Título, las políticas de movilidad sostenible que se expidan para el efecto, atención a los ciudadanos en caso de accidentes de tránsito y mecanismos de prevención de accidentes.

Artículo IV.2.303.- Capacitación.- La entidad encargada del control del tránsito establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para operadores o conductores del servicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad y nuevos hábitos de movilidad.

Artículo IV.2.304.- Incentivos para entidades públicas y privadas.- La Municipalidad incentivará a las entidades públicas y privadas que promuevan el uso de la bicicleta y caminata como modos de transporte sostenibles.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, en coordinación con la Autoridad Metropolitana rectora del Ambiente, fomentará programas de movilidad sostenible que tengan como objetivo promover esquemas de desplazamiento más eficientes entre el personal de las empresas, servicios de mensajería en bicicleta, que impacte directamente en el ahorro de combustible de su parque vehicular, disminuya las emisiones de contaminantes en el medio ambiente y contribuya a mejorar el entorno urbano y de trabajo de sus empleados. La Municipalidad proporcionará estímulos y reconocimientos a las entidades públicas y privadas que participen en el programa de movilidad sostenible y que contribuyan a fomentar nuevos esquemas de desplazamiento entre sus empleados.

Mediante el reconocimiento de la distinción ambiental metropolitana, otorgada por la Autoridad Metropolitana rectora del Ambiente anualmente se premiará a las entidades públicas y privadas que cumplan con los programas de movilidad sostenible. Las entidades públicas y privadas premiadas recibirán espacios de promoción en los ciclovías recreativas en coordinación con la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad.

Artículo IV.2.305.- Movilidad y uso de TIC´s.- La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad en coordinación con otras dependencias y entidades de la Administración Pública, brindará el servicio de información vial y de transporte público a través de medios electrónicos, de comunicación y de manera directa a la ciudadanía mediante la generación de programas creados para dicho fin con el objeto de garantizar que los ciudadanos tomen decisiones oportunas e informadas respecto a sus desplazamientos cotidianos.

CAPÍTULO III[[113]](#footnote-114)

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo IV.2.306.- La Agencia Metropolitana de Tránsito informará cada cuatrimestre el índice de accidentabilidad a peatones y usuarios de la bicicleta a la Comisión de Movilidad y a la Mesa Interinstitucional con geolocalización y descripción clara de cada uno los accidentes registrados, con el objetivo de medir la implementación de política pública y emitir recomendaciones al respecto.

Artículo IV.2.307.- Se declara al día 22 de septiembre como el Día Mundial sin Auto y de Promoción de la bicicleta y caminata como modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo IV.2.308.- La Secretaría de Ambiente dentro de la evaluación anual para la entrega de la “Distinción Metropolitana Quito Sostenible” deberá considerar las prácticas realizadas por las entidades públicas y privadas que promuevan la movilidad sostenible.

Artículo IV.2.309.- La Secretaría de Movilidad en coordinación con la Secretaría de Salud deberá mantener la información e indicadores de los usuarios de los modos de movilidad sostenible y presentar los beneficios que este modo de transporte presenta a la salud.

Artículo IV.2.310.- El Alcalde Metropolitano podrá restringir temporalmente cualquier día de la semana el tránsito de todo tipo de vehículos por vías determinadas previamente dentro del Distrito Metropolitano de Quito, a efectos de promover el uso de modos de transporte sostenible descritos en la presente ordenanza el presente Título.

Artículo IV.2.311.- La Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Planificación deberán implementar en la aplicación de transporte del Distrito Metropolitano de Quito la información relativa a los modos de movilización más eficiente para las usuarios, ya sea por transporte público, bicicleta o caminata.

Artículo IV.2.312.- Encárguese a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas la construcción o rehabilitación de aceras en las rutas que se fijen para el uso de la bicicleta y caminata en cumplimiento de este Título, mediante los mecanismos establecidos en la normativa vigente. Esta obligación deberá incluirse en el Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata.

TÍTULO XIII[[114]](#footnote-115)

DE LA POLÍTICA TARIFARIA APLICABLE EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Artículo IV.2.313.- Objeto.- Establecer la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y los mecanismos para garantizar y fortalecer la confiabilidad, seguridad y calidad del servicio público de transporte terrestre del DMQ, en beneficio de los usuarios del mismo.

Artículo IV.2.314.- Ámbito.- Las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza el presente Título son de cumplimiento obligatorio por parte de los órganos y entidades metropolitanas que forman parte del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y de cada Subsistema que lo conforma, en el ámbito de sus competencias. Se sujetarán también a las disposiciones de la presente Ordenanza del presente Título los usuarios del servicio de transporte público y los Operadores autorizados, con sus Conductores o Conductoras, a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, en los ámbitos intracantonal urbano, intracantonal rural e intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo IV.2.315.- Definiciones.- Para efectos de aplicación de la presente Ordenanza del presente Título, se observarán las siguientes definiciones:

Índices operacionales.- Parámetros del servicio de transporte que determinan las rutas, frecuencias, intervalos, apertura y cierre de operación, así como flota vehicular.

Operador/Operadora.- Persona jurídica, que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en la Ley, Reglamentos y demás normativa aplicable, haya obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros.

Pasajero/Usuario.- Persona que utiliza un medio de transporte público para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el conductor.

Política tarifaria.- Conjunto de principios, objetivos y restricciones que atiende el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en la definición de la estructura tarifaria y la fijación de tarifas; así como los mecanismos, normas y estándares de los procedimientos asociados al recaudo de la tarifa al usuario.

Estrategia tarifaria.- Esquema de tarifas a aplicar según el acceso, la distancia o las transferencias realizadas por el usuario, entre otras variables que el Administrador del Sistema pudiese considerar.

Rutas.- Recorrido legalmente autorizado a la transportación pública, considerando origen y destino.

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), en las condiciones técnicas y operativas que la normativa establece.

Tarifa.- Rubro o precio que por el servicio de transporte público de pasajeros paga el usuario.

Tarifa técnica.- Rubro o precio producto de la relación entre el costo total para la prestación del servicio y el número total de usuarios transportados, que permite cubrir los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores y agentes del sistema de transporte público.

Tarifa plana o única: Rubro o precio fijo por viaje realizado. Su empleo puede limitarse a una ruta, un Subsistema o a una red completa de transporte público.

Tarifa variable por distancia de recorrido: Rubro o precio diferencial de acuerdo al uso que se haga del servicio de transporte, determinada por la cantidad de kilómetros recorridos desde que se realiza la validación de acceso a uno de los Subsistemas de transporte público hasta el momento en que se produce la salida del mismo.

Tarifa variable por etapas o transferencias: Rubro o precio diferenciado en función del número de intercambios o transbordos que el usuario realice en cada viaje entre los Subsistemas de transporte público, durante un periodo de tiempo autorizado. Esta tarifa implica la integración tarifaria de los diferentes Subsistemas.

Tarifa por zona.- Rubro o precio basado en el cobro por zonas, dividiendo la ciudad en zonas y realizando el cobro de acuerdo al número de zonas transitadas por el viajero.

Artículo IV.2.316.- Competencia.- Es competencia del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en el ejercicio de su autonomía, establecer la estructura tarifaria a ser aplicada en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y establecer los mecanismos que considere necesarios para el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente.

Artículo IV.2.317[[115]](#footnote-116).- La Secretaría de Movilidad deberá publicar para conocimiento de la ciudadanía en general y de forma semestral, las evaluaciones efectuadas en los procesos de control y fiscalización a las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio de transporte público, información que se pondrá en conocimiento además de la Comisión de Movilidad para conocimiento posterior del Concejo Metropolitano.

Artículo IV.2.318.- Los principios, parámetros, lineamientos y estándares de calidad previstos en el Título III de la presente Ordenanza Capítulo III del presente Título, así como el Anexo técnico que forma parte de la misma, y demás disposiciones pertinentes de este Título; serán parte integrante de los Contratos de Operación celebrados entre el Administrador del Sistema y las Operadoras de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual, la Secretaría de Movilidad dispondrá, de ser el caso, la suscripción de las respectivas adendas que así lo incorporen.

Artículo IV.2.319.- Para la ejecución de la presente Ordenanza del presente Título, encárguese a la Secretaría de Movilidad y sus entidades adscritas, el control y fiscalización del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito.

CAPÍTULO II

DE LA POLÍTICA TARIFARIA

SECCIÓN I

ESTRUCTURA TARIFARIA

Artículo IV.2.320.- De la Estructura Tarifaria.- La estructura o régimen tarifario al que se sujetarán los usuarios por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro del Distrito Metropolitano de Quito, será el determinado por el Concejo Metropolitano, en ejercicio de sus facultades, el mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos producto del recaudo, conforme los principios, objetivos y conceptos contenidos en los artículos siguientes, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

Artículo IV.2.321.- Principios.- En la fijación de tarifas que la por prestación del servicio de transporte público los usuarios deberán cancelar en el DMQ, el Municipio, a través de sus entidades metropolitanas competentes, garantizará que su revisión y análisis previo se ajuste a los principios de:

Responsabilidad, generando políticas, regulaciones y controles para garantizar el cumplimiento de lo establecido en la Ley, reglamentos y normas técnicas aplicables al servicio.

Universalidad, garantizado el acceso al servicio que debe ofrecerse sin distinciones de ninguna naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución y leyes aplicables.

Accesibilidad a tarifas socialmente justas, garantizando el derecho que tienen todos los ciudadanos a su movilización.

Equidad, garantizando la prestación del servicio a los grupos de atención prioritaria de la misma forma y en las mismas condiciones que para el resto de pasajeros.

Comodidad, como parte del nivel de servicio que los operadores de transporte deben cumplir y acreditar de acuerdo con el marco jurídico vigente.

Continuidad del servicio, conforme las condiciones establecidas en los contratos de operación, permisos y autorizaciones concedidas a las operadoras de transporte.

Seguridad, garantizando la movilidad eficiente, mediante infraestructura vial y de equipos adecuados, que permita asegurar la integridad física de los usuarios.

Calidad, exigiendo el cumplimiento de los parámetros de niveles de servicio establecidos en el DMQ.

Estandarización, garantizando que los vehículos cumplan con las normas y reglamentos técnicos vigentes.

Medio Ambiente, promoviendo la aplicación de nuevas tecnologías que disminuyan la emisión de gases contaminantes; y,

Sostenibilidad, garantizando el equilibrio económico financiero del Sistema y el acceso a tarifas socialmente justas para los usuarios del servicio.

Artículo IV.2.322.- Objetivos.- En la determinación de las tarifas para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, se deberá dar cumplimiento con los siguientes objetivos:

Para el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del DMQ y autoridades metropolitanas competentes:

Garantizar un buen nivel de servicio y la satisfacción de los usuarios.

Facilitar el uso del servicio de transporte público.

Lograr una movilidad sostenible mediante la promoción y el fomento del uso del transporte público sobre el transporte privado.

Garantizar la transparencia en la gestión del recaudo del sistema.

Ofrecer un adecuado nivel de accesibilidad a los diferentes grupos de usuarios.

Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de usuarios.

Promover la optimización y sostenibilidad financiera de sus operaciones.

Para los Usuarios del servicio:

Contar con un esquema de tarifas sencillo y comprensible que le permita conocer fácilmente el costo de su viaje.

Minimizar el costo monetario de su viaje apoyado en un esquema tarifario para varios modos.

Mejorar el nivel de servicio.

Para los Operadores y/u Operadoras autorizadas a la prestación del servicio:

Garantizar un buen nivel de servicio y la satisfacción de los usuarios.

Recibir los ingresos suficientes para cubrir la inversión, costos de operación y rentabilidad, en función de lo que determine el estudio y considerando que este es un servicio público.

Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de usuarios.

Reducir los tiempos de embarque de los usuarios, implementando las distintas opciones de pago existentes, en efectivo o pre-pagadas.

Promover la optimización y sostenibilidad financiera de sus operaciones.

El Administrador del Sistema implementará las políticas, normas y estándares de los mecanismos de control y fiscalización que sean necesarios con el fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos aquí dispuestos, que conlleve la prestación de un servicio de transporte seguro, confiable y de calidad en beneficio de los usuarios.

Artículo IV.2.323.- Esquema de tarifas.- Los tipos de tarifa que podrán ser aplicadas dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del DMQ responderán a las características operacionales de cada uno de los Subsistemas que lo componen y a los principios de equidad, accesibilidad, sostenibilidad y bienestar social, brindando facilidad de uso a los usuarios.

Para cada uno de los Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros, se especificará el tipo de tarifa conforme el siguiente esquema:

Tarifa plana o única.

Tarifa variable por distancia de recorrido.

Tarifa variable por etapas o transferencias.

Tarifa por zona.

El Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros implementará herramientas técnicas que promuevan la integración modal y tarifaria en el Distrito Metropolitano de Quito, las mismas que serán de cumplimiento obligatorio para los actores y entidades que forman parte de cada uno de los Subsistemas de Transporte, en el ámbito de sus competencias.

Artículo IV.2.324.- Opciones de pago.- Para el cobro de la tarifa fijada por la prestación del servicio en el DMQ, el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, para disposición del usuario, podrá disponer la implementación de las siguientes formas de pago:

En efectivo.

Medios electrónicos, ya sea, mediante tarjetas sin contacto, boletos de viaje o abonos diarios, semanales o mensuales que permiten cierto número de viajes o viajes ilimitados en una ruta, zona o en todo el Sistema.

En ejercicio de esta facultad, el Administrador del Sistema propenderá la implementación de medios electrónicos en todos los Subsistemas de transporte.

Artículo IV.2.325.- Tarifa técnica.- Previa la fijación por parte del Concejo Metropolitano, de las tarifas que el usuario deberá pagar por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Administrador del Sistema, acorde a la política tarifaria definida, ejecutará los procesos de actualización y revisión de la estructura de costos que permita calcular la tarifa técnica referencial en cada Subsistema y que cubra los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores del sistema de transporte público, bajo los principios establecidos en el artículo 5 de la presente Ordenanza sobre la estructura tarifaria de la Sección I, del Capítulo II, del presente Título, a partir de un modelo de negocio basado en la optimización de costos en las operaciones por la incorporación de las ventajas que genera la economía de escala y las prácticas corporativas en la gestión de las obligaciones legales y contractuales.

La estructura de costos para el cálculo de la tarifa técnica, deberá ser actualizada periódicamente con la información suministrada por los operadores, órganos y entidades metropolitanas, en función de las características del servicio y los objetivos de cada Subsistema de transporte.

Artículo IV.2.326.- Ajuste de costos.- Con el fin de garantizar el nivel de calidad de servicio ofertado al usuario, el Administrador del Sistema, de forma permanente, actualizará la información relativa a los costos de los componentes que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, conforme los lineamientos de la política tarifaria, para lo cual y previamente, evaluará las condiciones del servicio, el cumplimiento de los indicadores de calidad correspondientes y sujeción a la normativa legal aplicable.

Del análisis efectuado y en caso de existir variaciones representativas en la estructura de costos, se pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano a través del informe respectivo, para su resolución al amparo de las disposiciones legales aplicables.

Artículo IV.2.327.- Equilibrio económico financiero.- En la fijación de tarifas dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, el Municipio velará por garantizar el equilibrio económico financiero de la operación y el acceso a tarifas socialmente justas para los usuarios del servicio.

Artículo IV.2.328.- Tarifa Preferencial.- En la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del DMQ, conforme las disposiciones de orden constitucional y legal, tendrán derecho a tarifas preferenciales:

Personas con discapacidad;

Estudiantes de nivel básico y bachillerato, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación;

Niñas, niños y adolescentes, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación; y,

Personas mayores de 65 años.

Para efectos de control y acceso a la tarifa preferencial establecida para cada Subsistema, los usuarios deberán presentar obligatoriamente los documentos que justifiquen o acrediten su condición ante los operadores de transporte.

Artículo IV.2.329.- De la aplicabilidad de las tarifas.- Las tarifas fijadas en el Sistema de Transporte Público de Pasajeros serán aplicables de lunes a domingo los 365 días del año, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación, para lo cual los Operadores otorgarán información clara, veraz y oportuna a los usuarios del servicio sobre la fijación y el cobro de las tarifas dispuestas.

Artículo IV.2.330.- Control en el cobro.- Es responsabilidad del Administrador del Sistema y de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio, velar por el cumplimiento en el correcto cobro de las tarifas fijadas, para lo cual se publicará de manera clara, visible y completa los precios que por la prestación del servicio de transporte, el usuario deberá cancelar dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del DMQ. La evasión en el pago de la tarifa conlleva, desde la imposición de sanciones pecuniarias hasta la expulsión del Sistema de Transporte al usuario infractor, para lo cual se implementarán los debidos mecanismos de control dentro de cada Subsistema.

CAPÍTULO III

DE LA CONFIABILIDAD, SEGURIDAD Y CALIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

SECCIÓN I

DEL FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO

Artículo IV.2.331.- Del servicio de transporte público.- El servicio de transporte terrestre es un servicio público, esencial y estratégico que responde a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, estandarización y sostenibilidad ambiental.

Artículo IV.2.332.- De la planificación del servicio.- La planificación del servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ deberá atender a los criterios de accesibilidad, máxima cobertura en el territorio, calidad en la prestación del servicio, disponibilidad y tipología de flota, información de rutas y frecuencias, capacitación a operadores, innovación tecnológica, mejoramiento en los mecanismos de recaudo y atención efectiva a la denuncias, quejas y peticiones de los usuarios, garantizando un servicio confiable, seguro y de calidad de transporte público.

Constituye facultad del Administrador del Sistema el establecimiento y/o modificación de rutas de transporte que garantice el acceso al servicio de transporte público en todo el Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual expedirá los instrumentos de planificación correspondientes que serán socializados con los Operadores para su posterior cumplimiento obligatorio. Así mismo, es potestad del Administrador del Sistema efectuar el debido análisis técnico para el dimensionamiento de la flota vehicular de las Operadoras y su tipología, que permita optimizar el servicio de transporte público, en los casos que así corresponda. La modificación de las rutas deberá ser debidamente socializado con la comunidad y las operadoras.

Artículo IV.2.333.- Del uso de carriles exclusivos.- Para garantizar los niveles calidad del servicio de transporte público de pasajeros, de conformidad al ordenamiento legal vigente, la Autoridad deberá planificar y promover la implementación de carriles para el uso exclusivo del transporte público, cuyos espacios son reservados para la circulación de unidades autorizadas a la prestación del servicio dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público de pasajeros del DMQ y vehículos de emergencia, en los términos previstos en la Ley.

La Agencia Metropolitana de Tránsito no podrá autorizar el uso de carriles exclusivos a los vehículos no previstos en la ley.

La o el conductor que invada con su vehículo los carriles exclusivos de transporte público de pasajeros, se sujetará a la sanción prevista en el Código Orgánico Integral Penal, para lo cual la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, en el ejercicio de sus competencias, ejercerá el debido control operativo.

Artículo IV.2.334.- De la atención preferente a pasajeros.- Gozarán de atención preferente en el servicio de transporte público las personas con discapacidad, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes. Los Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, en todas sus etapas, dispondrán de áreas y accesos especiales, debidamente señalizados en concordancia con las normas y reglamentos técnicos vigentes, para lo cual, la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, realizará un control efectivo en las terminales, paradas y estaciones respectivas.

El Administrador del Sistema determinará el porcentaje de unidades en cada una de las rutas de transporte público que deberán ser adecuadas exclusivamente para garantizar el debido ascenso, traslado y descenso de usuarios con movilidad reducida.

Artículo IV.2.335.- Publicidad de la información.- Las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito y las entidades metropolitanas responsables de la operación de cada Subsistema, deberán publicar de manera clara, visible y completa toda la información relativa a las rutas y frecuencias dentro de todas las unidades autorizadas, terminales y estaciones, según corresponda, y cualquier otro medio adicional de comunicación para garantizar el acceso a la información de su operación por parte de los usuarios, en el formato establecido por el Administrador del Sistema.

Artículo IV.2.336.- De las paradas.- Constituye una obligación de los conductores de las unidades de transporte respetar las paradas y es un derecho y una obligación de los usuarios el hacer uso de ellas para su embarque y desembarque. La Municipalidad por su parte tiene la obligación de mantener una adecuada señalización horizontal y vertical de las paradas; proveer los refugios adecuados, seguros y bien mantenidos para los usuarios; mantener los espacios de paradas libres de la ocupación indebida por parte de otros vehículos; y, generar sistemas de información para el acceso y uso de ellas.

Artículo IV.2.337.- De la flota vehicular.- Las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ, de forma previa a su habilitación, deberán encontrarse debidamente homologadas y/o certificadas conforme las disposiciones legales vigentes; tanto su carrocería y chasis deberán cumplir con las normas técnicas INEN que le son aplicables y corresponder a una tecnología de emisiones de al menos Euro III; el Administrador del Sistema velará porque en los procesos de renovación de flota las Operadores habiliten unidades carrozadas en chasis homologados exclusivamente para el servicio de transporte público masivo de pasajeros.

Artículo IV.2.338.- Del Sistema de Recaudo (SIR).- El SIR tiene como objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, durante la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ, cuyo pago se efectuará a través del medio de pago tecnológico definido, en equipos ubicados en las terminales, estaciones o a bordo de las unidades pertenecientes al Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros en las condiciones y características establecidas por la secretaría responsable de la movilidad.

La implementación del SIR integrará a todos los operadores del transporte público, a través del pago de la tarifa con un solo medio de pago electrónico, previamente definido y se efectuará con base a las normas, lineamientos, políticas y criterios de homologación definidos por el Administrador del Sistema.

Las Operadoras tienen la obligación de adquirir e instalar los equipos tecnológicos necesarios para el funcionamiento de los Sistemas Inteligentes de Transporte, incluidos aquellos vinculados con el Sistema Integrado de Recaudo y de mantenerlos en funcionamiento, conservarlos y reponerlos de conformidad con las determinaciones contenidas en los instrumentos de planificación y técnicos; y, en los manuales y procedimientos operativos emitidos por el Administrador del Sistema.

Artículo IV.2.339.- Caja común y cámara de compensación.- Para la administración centralizada de los recursos provenientes del recaudo de la tarifa, es obligatorio el modelo de gestión por caja común al interior de cada una de las Operadoras y de cámara de compensación para todos los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, de acuerdo a los estándares y procedimientos establecidos por el Administrador del Sistema.

Artículo IV.2.340.- De la gestión administrativa de los Operadores.- Para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, los Operadores adoptarán una organización administrativa idónea y adecuada, estableciendo mecanismos de control interno que garanticen la calidad de su gestión administrativa, así como de su información financiera y contable.

Los Operadores deberán cumplir con los siguientes estándares mínimos en lo que respecta a su gestión administrativa, financiera y operativa, que deberán ser incluidos en los Contratos de Operación respectivos, conforme las herramientas técnicas emanadas desde el Administrador del Sistema:

Ajustar su actividad empresarial, en todo momento y en toda materia, al Régimen Jurídico Aplicable, a cooperativas, compañías y otras formas reconocidas en la Constitución y la ley.

Introducir en su gestión administrativa, financiera y operativa mecanismos que le permitan estandarizar procesos, especialmente en lo que respecta a la calidad del servicio, al control interno y la adopción de mecanismos de cobertura y la mitigación de riesgos.

Implementar las prácticas y medidas de seguridad necesarias para el adecuado desarrollo de la operación, debiendo establecer controles internos para verificar su cumplimiento.

Proveer al Administrador del Sistema de toda la información que se relacione con la operación y que le sea solicitada de forma oportuna.

Propender que los conductores, personal de mantenimiento y operativo asignado a la operación, participen de manera permanente y continua, en los programas de entrenamiento y capacitación dispuestos por el Administrador del Sistema.

En general cumplir con el modelo de gestión de caja común establecido por el Administrador del Sistema de Transporte Público del DMQ, específicamente en la estructura organizacional mínima que debe tener, basándose entre otros, en los siguientes aspectos:

Administración de los recursos de la Operadora.

Planificación y gestión operacional a cargo de la Operadora, responsable de administrar la flota habilitada para cumplir los índices operacionales dispuestos por el Administrador del Sistema.

Mantenimiento de la flota de vehículos, preventivo y correctivo.

Administración de la recaudación en el cobro de la tarifa.

Seguimiento y control operacional.

Distribución de ingresos.

Constituye obligación del Administrador del Sistema velar por el cumplimiento de los estándares aquí dispuestos, de tal forma que fortalezca la gestión empresarial de los Operadores de trasporte público de pasajeros. Su inobservancia, al constituirse como indicador de calidad, será causal para la apertura del expediente administrativo de sanción correspondiente.

Artículo IV.2.341.- Promoción ambiental.- El Administrador del Sistema establecerá un plan de incentivos que prevea, entre otros, la circulación en sitios de tratamiento especial y con alta demanda, a los operadores del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros que adquieran vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente.

En el Subsistema de Transporte Metrobús Q, para las unidades de capacidad intermedia que operan en las rutas troncales, se dará prioridad a la adquisición de vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente.

SECCIÓN II

DE LOS ESTÁNDARES DE CALIDAD

Artículo IV.2.342.- Indicadores de calidad.- Sin perjuicio de los parámetros de calidad que las Operadoras deben garantizar conforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la normativa local vigente, para el mejoramiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, las Operadoras, con sus conductores, conductoras y personal administrativo, de los Subsistemas de transporte público de pasajeros, aplicarán obligatoriamente los siguientes indicadores de calidad del servicio:

Trato al usuario, garantizando la seguridad de los pasajeros y del personal a bordo en las unidades de transporte;

Comodidad del usuario buscando alcanzar y mantener un estándar de confort en un máximo de número pasajeros por metro cuadrado.

Estándares de operación, bajo el cumplimiento de los índices operacionales consignados en los respectivos Contratos de Operación suscritos con el Administrador del Sistema, por parte de las Operadoras autorizadas, beneficiarios de las habilitaciones operacionales, conductores y/o conductoras designados.

Información al Usuario de forma clara y oportuna.

Respeto a las paradas por parte de los conductores y/o conductoras designadas, para el embarque y desembarque de pasajeros.

Cumplimiento de estándares ambientales aplicables en el Distrito Metropolitano de Quito.

Cumplimiento de estándares de conducción y capacitación del personal operativo y administrativo, de manera obligatoria, permanente y continua, con una asistencia mínima del 80%.

Embarque, traslado y desembarque seguro de las personas con movilidad reducida, los mismos que serán de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores.

Las demás que así disponga el Administrador del Sistema.

Es obligación y derecho del Administrador del Sistema, a través de su delegado, velar por el cumplimiento de los indicadores de calidad aquí previstos, para lo cual implementará las herramientas tecnológicas necesarias y ejecutará los mecanismos de control y evaluación, en los términos definidos en el Anexo que forma parte integrante de la presente Ordenanza Metropolitana del presente Título.

El incumplimiento de uno de los indicadores de calidad dispuestos en el presente artículo serán la base para la determinación de sanciones; por su parte, el cumplimiento de aquellos será la base para la implementación de incentivos por parte del Administrador del Sistema; éste último será el responsable de determinar la calificación mínima que deberán obtener las Operadoras para prestar el servicio de transporte público, debiendo evaluar anualmente la base de la calificación de tal forma que garantice la implementación progresiva de mejoras.

Artículo IV.2.343.- De la percepción de la calidad.- Con el fin de medir la satisfacción del usuario durante la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Administrador del Sistema llevará adelante encuestas sistemáticas y de forma anual, dirigidas a evaluar el desempeño y mejoras implementadas por los Operadores de los Subsistemas de Transporte Público, cuyos resultados serán publicados para conocimiento de la ciudadanía en general y serán notificados para conocimiento de la máximas autoridades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo IV.2.344.- Denuncias.- El Administrador del Sistema pondrá a disposición de la ciudadanía, herramientas de atención prioritaria de requerimientos, quejas y denuncias a través de páginas web, aplicativos móviles y/o líneas telefónicas, relacionadas a la calidad de servicio de transporte público de pasajeros, las mismas que serán avaladas y contabilizadas según su incidencia, siendo la base para la evaluación de los indicadores de calidad y el inicio de procedimientos de sanción administrativa, de ser el caso, observando para el efecto las garantías constitucionales del debido proceso.

Artículo IV.2.345.- De los incentivos.- El Operador se hará acreedor a incentivos por desempeño cuando la ponderación entre los indicadores de calidad, califique su nivel de operación dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, con los puntajes que conforme al Instructivo de aplicación, den lugar a los incentivos correspondientes.

Dicha calificación evaluará el desempeño del Operador respecto de los índices de calidad establecidos en la presente Ordenanza el presente Título, así como la incorporación de mujeres como conductoras u operadoras del servicio, y comparativamente respecto del desempeño de los demás operadores del Sistema; la calificación se asignará al desempeño evaluado anualmente durante todo el plazo del Contrato de Operación suscrito con el Administrador del Sistema, dando prioridad a 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.

Artículo IV.2.346.- Régimen sancionatorio.- La suspensión, revocatoria o terminación de la habilitación operacional y/o Contrato de Operación, como medidas de sanción administrativa, se sujetará a las causales previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las Ordenanzas Metropolitanas vigentes, facultad sancionatoria que estará a cargo del Administrador del Sistema o su delegado, bajo el procedimiento sancionador previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), esto sin perjuicio de las acciones que por cometimiento de infracciones de tránsito las autoridades judiciales sustancian al amparo del Código Orgánico Integral Penal (COIP).

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 80 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el incumplimiento de uno de los indicadores de calidad dispuestos en la presente Ordenanza el presente Título constituye infracción administrativa de primera clase y serán sancionadas por el Administrador del Sistema, con suspensión del registro municipal correspondiente y multa de cuatro (4) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, a la Operadora y/o beneficiario de la habilitación operacional, según corresponda, bajo el procedimiento sancionador previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD). Su reincidencia conlleva la revocatoria del registro municipal correspondiente y la imposición de la sanción pecuniaria prevista en el artículo 81 de la misma Ley.

En la imposición de sanciones por el cometimiento de infracciones administrativas, las Operadoras, en calidad de titulares del Contrato de Operación suscrito con el Administrador del Sistema, y el beneficiario del registro municipal respectivo, actuarán como responsables solidarios ante la Autoridad.

SECCIÓN II

DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

PARÁGRAFO I

GENERALIDADES

**Artículo IV.3.167**.- Revisión técnica vehicular.- Sin perjuicio de lo previsto en los artículo 306 y 307 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la revisión técnica vehicular comprenderá:

**a)** Examen de la legalidad de la documentación que acredite la propiedad o tenencia del vehículo, el mismo que se realizará conforme a la ley;

**b)** Revisión mecánica y de seguridad;

**c)** Comprobación de la emisión de gases contaminantes o de opacidad y ruido, dentro de los límites máximos permisibles en la forma que este mismo Título establece; y,

**d)** Revisión de la idoneidad de ciertos vehículos.

**Artículo IV.3.168**.- Revisión vehicular anual.- Por norma general, los vehículos deberán ser sometidos al proceso de revisión técnica una vez al año, conforme se indica más adelante.

No obstante, los vehículos de uso intensivo de carga y los que prestan servicio público (interprovincial, interparroquial, urbano, institucional público, institucional privado, escolar, alquiler y taxi) deberán ser revisados en todos los aspectos mencionados en el artículo anterior, dos veces al año, con una periodicidad de seis meses entre una y otra.

Para los casos de los vehículos que por sus dimensiones no puedan acceder físicamente a los centros, los operadores de dichos centros deberán definir la forma de efectuar el proceso de revisión técnica vehicular, sin que haya razón alguna para no hacerlo.

Solo cuando hubieren superado el proceso o los procesos previos de revisión técnica, según el caso, los vehículos podrán ser legalmente matriculados cuando les corresponda.

**Artículo IV.3.169**.- Medidas para lograr asistencia de vehículos a revisión.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tomará las decisiones administrativas y técnicas más adecuadas a fin de lograr la asistencia lo más homogénea y estable posible de los vehículos a ser revisados en los centros establecidos para el efecto, a lo largo del período correspondiente, lo que incluye la posibilidad de calendarización según el último dígito de la placa, u otro similar.

**Artículo IV.3.170**.- Período de revisión vehicular.- Los períodos en los cuales los vehículos deban ser sometidos a la revisión técnica vehicular no estarán sujetos a ningún cambio y por ello no podrán ser desatendidos ni por los centros de revisión y control vehicular ni por los usuarios, y se entenderán conforme se los establece, sin que para ello influyan las demoras que se ocasionen por factores como la necesidad de más de una revisión técnica, los atrasos imputables a los propietarios o tenedores o cualquier otro motivo.

**Artículo IV.3.171**.- Vehículos cuya propiedad no puede ser comprobada.- Los vehículos cuya propiedad o tenencia no pudieren ser comprobadas conforme a derecho, no proseguirán con el proceso de revisión técnica.

**Artículo IV.3.172**.- Vehículos con pagos pendientes.- Los vehículos que tengan pagos pendientes, relativos a infracciones, servicios o tasas, no podrán ser revisados, sino hasta que los hayan satisfecho.

**Artículo IV.3.173**[[116]](#footnote-117).- Revisión de los vehículos no aprobados.-

1. Los vehículos que no fueren aprobados en los procedimientos para verificar su estado mecánico y de seguridad activa y pasiva, el nivel de emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido dentro de los límites máximos permisibles, deberán ser reparados conforme a los daños o deficiencias detectados, y sólo luego de ello podrán ser revisados por segunda ocasión, revisión que se realizará exclusivamente en la parte o partes que hubieren sido objeto de rechazo, dentro de un plazo de cuarenta y cinco (45) días, sin costo adicional alguno.
2. De no aprobar este segundo examen, estos vehículos podrán ser revisados por tercera vez, en cualquier centro de revisión vehicular dispuesto para el efecto, dentro de un plazo de treinta (30) días, previo el pago del cincuenta por ciento (50%) de la tarifa vigente para la primera revisión. La revisión se realizará únicamente sobre aquello que hubiera sido rechazado y que se hallare pendiente de aprobación.
3. Si en la tercera revisión el vehículo no fuere aprobado, este podrá ser revisado por cuarta ocasión, la cual deberá efectuarse dentro de un plazo de treinta (30) días contados a partir de la fecha de la tercera revisión. En este caso, se le volverá a practicar una revisión técnica completa, no solamente en aquellas partes en que hubiera sido rechazado, previo el pago del cien por ciento (100%) de la tarifa vigente para la primera revisión.
4. Las revisiones se contabilizarán dentro del mismo período de Revisión Técnica Vehicular; es decir, aquellas efectuadas dentro del mismo período de revisión no serán acumulativas para el siguiente.
5. Los vehículos de servicio público que se encuentren sometidos a control de la Autoridad Municipal, rechazados en la segunda o tercera revisión debido al estado mecánico y de seguridad activa y pasiva, así como el nivel de emisiones de gases contaminantes, implican un riesgo alto para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas o para el ambiente, por lo que deberán ser rotulados con adhesivos con la leyenda **“PROHIBIDO CIRCULAR CON PASAJEROS”**. Este rótulo deberá determinar la fecha máxima de validez para circular, sin pasajeros, hasta la aprobación del respectivo examen en la siguiente o subsiguientes revisiones, en los términos previstos en este mismo artículo, pudiendo circular, sin pasajeros, hasta la obtención de dicha aprobación.
6. Los vehículos de servicio particular o de servicio público rechazados en la cuarta revisión, debido a que el estado mecánico y de seguridad activa y pasiva, así como el nivel de emisiones de gases contaminantes implica un riesgo alto para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas o para el ambiente, tendrán prohibida su circulación, con o sin pasajeros, en el Distrito Metropolitano de Quito mientras no supere la revisión técnica adicional de que trata el numeral siguiente. Dichos vehículos serán rotulados con adhesivos con la leyenda **“PROHIBIDO CIRCULAR EN EL DMQ”**, y deberán ser trasladados por el propietario o conductor desde el Centro de Revisión y Control Vehicular respectivo al domicilio o al taller mecánico, según corresponda. El propietario o conductor del vehículo requerirá de una guía de circulación para el traslado del vehículo a su domicilio o al taller mecánico.
7. Si el vehículo hubiese sido rechazado por cuarta ocasión, podrá optar por una revisión técnica adicional dentro del mismo período de Revisión Técnica Vehicular, la misma que tendrá un costo igual al de la primera revisión. Para el efecto, el propietario o tenedor del vehículo, en el plazo máximo de siete (7) días contados a partir de la cuarta revisión, solicitará dicho examen, adjuntando para el efecto un informe técnico emitido por una institución avalada por el Organismo de Acreditación Ecuatoriano (OAE) para la aplicación de normas relacionadas con emisiones, seguridad activa y seguridad pasiva de fuentes móviles, que certifique que el vehículo no presenta los defectos que fueron calificados como de alto riesgo en la última revisión.
8. El cumplimiento del régimen de circulación del vehículo de que trata el presente artículo se sujetará a los operativos que se efectúen en vía pública, de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano.
9. Las Reglas Técnicas referidas al estado mecánico y de seguridad activa y pasiva de que trata esta Sección podrán ser aprobadas o modificadas vía Resolución Administrativa, atendiendo a las necesidades de la gestión.

**Artículo IV.3.174**.- Vehículos exentos de revisión vehicular.-

**1.** Los vehículos nuevos que no sean destinados al servicio público ni al uso intensivo de carga, entendiéndose por tales a aquellos cuyo recorrido sea menor a mil kilómetros (1.000 km) y su año de fabricación es igual o uno mayor o menor al año en curso, deberán ser sometidos a la Revisión Técnica Vehicular en un plazo de treinta (30) días contados a partir de la fecha de su adquisición. De ser aprobados, quedarán exentos de dicha revisión en los dos (2) períodos siguientes~~.~~[[117]](#footnote-118)

**2.** Los vehículos nuevos destinados al servicio público o comercial, deberán ser sometidos a la Revisión Técnica Vehicular en un plazo de treinta (30) días contados a partir de la fecha de su adquisición y no estarán exentos de la Revisión Técnica Vehicular.

**3.** Lo previsto en el numeral uno no implica exoneración de la revisión de la legalidad de su propiedad o tenencia, la cual es obligatoria antes de la matrícula en todos los casos.[[118]](#footnote-119)

**Artículo IV.3.175**.- Revisión vehicular de vehículos con remolque.- En el caso de los vehículos con remolque, las plataformas o los volquetes, deberá procederse de la siguiente forma: Los cabezales serán sometidos íntegramente al proceso de revisión técnica vehicular, mientras que su remolque o remolques, deberán ser revisados en lo relativo a los sistemas de luces e iluminación, frenos y llantas. La revisión técnica del cabezal y el o los remolques podrá realizarse conjunta o separadamente.

El costo total de la revisión técnica vehicular deberá incluir tanto el de la revisión del cabezal o tractocamión como del remolque.

**Artículo IV.3.176**.- Rechazo de vehículo en la revisión mecánica.- En caso de que un vehículo fuere rechazado en la revisión mecánica y de seguridad, en el control de la emisión de gases contaminantes o de opacidad y ruido dentro de los límites máximos permisibles, o en su idoneidad cuando ésta fuere del caso, el Centro de Revisión y Control Vehicular deberá emitir un documento con las razones del rechazo, sin otro cargo ni sanción que no sea la obligación de volver a someter al vehículo a la revisión técnica en los términos que constan anteriormente descritos.

**Artículo IV.3.177**.- Certificados de revisión vehicular.- Los certificados de revisión vehicular y los documentos de rechazo en este proceso, deberán estar firmados por un ingeniero con especialidad automotriz o similar, quien lo hará a nombre y representación del correspondiente Centro de Revisión y Control Vehicular.

**Artículo IV.3.178**.- Revisión en caso de accidente de tránsito.- Por pedido del competente Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT), se deberá someter nuevamente al proceso de revisión técnica vehicular, luego de que fueren reparados y antes de que vuelvan a circular, a los vehículos que hubieren sufrido, como consecuencia de un accidente de tránsito u otra causa, un daño importante que pueda afectar a los sistemas de dirección, suspensión, transmisión, frenos, al chasis o a la carrocería.

Dicho pedido será formulado por escrito al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, y a los operadores de los centros de Revisión y Control Vehicular.

En caso de que la matrícula del vehículo hubiera sido retenida por las autoridades competentes al producirse el accidente, ésta no será devuelta a su propietario o tenedor hasta que el vehículo hubiere superado la revisión técnica vehicular de la que habla este artículo, previo el pago de la tarifa vigente para la primera revisión.

PARÁGRAFO II

DE LA REVISIÓN DE LA LEGALIDAD DE LA PROPIEDAD O TENENCIA

**Artículo IV.3.179**.- Comprobación de la propiedad o tenencia del vehículo.- La legalidad de la propiedad o tenencia de un vehículo deberá ser comprobada de acuerdo a la ley, es decir con la matrícula, la sentencia judicial o el acta de remate público o privado correspondiente.

**Artículo IV.3.180**.- Requisitos para comprobar la propiedad o tenencia.- El control referido en el artículo anterior consistirá en las siguientes actividades:

**a)** Revisión de la documentación original que acredite la última matrícula del vehículo, a través de la “especie matrícula”;

**b)** Revisión de la cédula de identidad o ciudadanía o el Registro Único de Contribuyentes, según sea el caso;

**c)** Cuando hubiere existido traspaso de propiedad, la revisión y verificación de cualquier otro documento que, de acuerdo a la ley, demuestre la legalidad de la propiedad o tenencia del vehículo; es decir, el contrato de compraventa debidamente legalizado o el documento certificado que acredite el traspaso del vehículo a cualquier título, como sentencia judicial o acta de remate público o privado correspondientes;

**d)** Cuando se trate de vehículos nuevos, revisión de los documentos relacionados al certificado de producción nacional o el documento único de importación, según se trate de vehículos producidos en el país o en el extranjero. Además deberá revisarse la factura comercial;

**e)** Cuando se trate de vehículos pertenecientes a instituciones del Estado, se deberá revisar también el oficio de la institución a la que pertenezca el vehículo, solicitando la matrícula; y,

**f)** Cuando se trate de vehículos de servicio público, se deberá revisar también el certificado de exoneración de impuestos otorgado por la Dirección Nacional de Tributación Aduanera, para los vehículos importados con este beneficio.

Para estos efectos, la autoridad metropolitana competente verificará la información de la que trata el artículo 72 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

**Artículo IV.3.181**.- Lugar de revisión del vehículo.- La fase de la revisión de la legalidad de la posesión o tenencia, al igual que las restantes, tendrá lugar en los centros de revisión y control vehicular; para ello, la autoridad metropolitana competente dispondrá de recursos necesarios, con el propósito de contar en tales centros con el personal, la información y más requerimientos necesarios. Con estos propósitos, los propietarios u operadores de los centros serán los encargados de brindar a la autoridad las instalaciones y espacios debidamente adecuados para el desempeño de estas tareas.

PARÁGRAFO III

DE LA REVISIÓN MECÁNICA Y DE SEGURIDAD

**Artículo IV.3.182**.- Objeto de la revisión mecánica y de seguridad.- La revisión mecánica y de seguridad de los vehículos tiene por objeto verificar el correcto funcionamiento de sus mecanismos y sistemas, de tal forma que se garantice la vida, la seguridad y la integridad de sus ocupantes y de las demás personas.

La revisión mecánica y de seguridad de los vehículos se llevará a cabo de conformidad con el Reglamento de aplicación de este Título, que para el efecto expedirá el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, además de los requerimientos establecidos en el artículo 312 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, trata del sistema de dirección, sistema de frenos, sistema de suspensión, carrocería, sistema de luces, bocina y limpiaparabrisas, llantas, caja de cambios y dual, tubo de escape, equipo de emergencia, taxímetros y cinturón de seguridad.

**Artículo IV.3.183**.- Criterios técnicos para la revisión mecánica y de seguridad.- La revisión mecánica y de seguridad se deberá realizar siguiendo además los criterios técnicos descritos en el Manual de Procedimientos de Revisión Mecánica y de Seguridad, que para el efecto se dictará.

**Artículo IV.3.184**.- Criterios para establecer defectos en la revisión.- De manera similar a la descrita en el artículo anterior se procederá para el establecimiento de los límites, umbrales y defectos en la revisión mecánica y de seguridad.

**Artículo IV.3.184**.- Criterios para establecer defectos en la revisión.- De manera similar a la descrita en el artículo anterior se procederá para el establecimiento de los límites, umbrales y defectos en la revisión mecánica y de seguridad.

PARÁGRAFO IV

DEL CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN DENTRO DE LOS LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES

**Artículo IV.3.185**.- Objeto del control de emisión de gases.- El control de las emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido de los vehículos tiene por objeto verificar que éstos no sobrepasen los límites máximos permisibles y que de esta manera se pongan en vigencia las garantías constituciones (sic) y legales relativas particularmente al derecho de las personas a vivir en un ambiente sano.

**Artículo IV.3.186**.- Reglamentación.- Se hallan también incorporadas las normas del Capítulo I “De la Contaminación Acústica” y del Capítulo II “De la Contaminación por Emisión de Gases de Combustión” del Título XI “Del Ambiente y de la Contaminación por Fuentes Móviles” del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

**Artículo IV.3.187.-**[[119]](#footnote-120)Los propietarios de vehículos que utilicen dispositivos post combustión, como catalizadores u otros, deberán grabar o etiquetar estos dispositivos con la información del número de chasis del vehículo. Este grabado o etiquetado deberá estar ubicado en una zona visible del dispositivo y ser legible e indeleble.

En el caso de vehículos que vienen con este tipo de dispositivos de fábrica, la disposición será aplicable a partir del primer cambio o reposición de dicho dispositivo post combustión.

Lo dispuesto en los incisos primero y segundo de este artículo serán requisitos obligatorios para aprobar la revisión técnico vehicular.

**Artículo IV.3.188.-**[[120]](#footnote-121)Los vehículos nuevos de procedencia nacional o internacional que se comercialicen en el Distrito Metropolitano de Quito o ingresen a operar como parte del sistema de transporte público o transporte comercial del Distrito, deberán cumplir previamente a su comercialización, con el proceso de verificación estandarizada de cumplimiento de normas para el Distrito Metropolitano de Quito, sustentadas en un Informe Técnico de Evaluación de la Conformidad realizado por la entidad acreditada designada por la autoridad metropolitana competente , que compruebe que el vehículo cumple con los parámetros establecidos por la normativa vigente.

El informe al que hace referencia el inciso anterior, deberá observar los mismos parámetros técnicos utilizados en los controles de opacidad de la Revisión Técnico Vehicular y será emitido por la entidad acreditada o designada por la autoridad metropolitana competente .

Esta verificación deberá incluir pruebas físicas y asegurar el cumplimiento de las normas técnicas vigentes.

PARÁGRAFO V

DE LOS MÉTODOS DE CONTROL DE LA EMISIÓN DE GASES CONTAMINANTES

**Artículo IV.3.189**.- Normas de control de la emisión de gases.- El control de la emisión de gases contaminantes o de opacidad se realizará conforme a la normativa que para el efecto ha sido dictada por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN); para ello se declaran expresamente incorporadas a este Título:

**a)** La Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 202:99 “Gestión Ambiental, Aire, Vehículos Automotores. Determinación de la Opacidad de Emisiones de Escape de Motores de Diesel mediante la Prueba Estática. Método de Aceleración Libre”, publicada en el suplemento al Registro Oficial 115 del 7 de julio de 2000, en su última versión; y,

**b)** La Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 203:99 “Gestión Ambiental, Aire, Vehículos Automotores. Determinación de la Concentración de Emisiones de Escape en Condiciones de Marcha Mínima o “Ralentí”. Prueba Estática”, publicada en el suplemento al Registro Oficial 115 del 7 de julio de 2000, en su última versión.

**Artículo IV.3.190**.- Límite de emisiones para vehículos a gasolina.- Los límites permitidos para las emisiones provenientes de vehículos a gasolina son los que constan en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 204:98 “Gestión Ambiental, Aire. Vehículos Automotores. Límites Permitidos de Emisiones Producidas por Fuentes Móviles Terrestres de Gasolina”, publicada en el Registro Oficial 100 del 4 de enero de 1999, con las modificaciones que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito estime necesarias hasta que la situación del parque automotor del Distrito Metropolitano de Quito permita su total aplicación.

**Artículo IV.3.191**[[121]](#footnote-122)**.-** Los límites máximos permitidos de emisiones para vehículos a diésel son los que constan en la siguiente tabla:

|  |  |
| --- | --- |
| Vehículo año modelo | Porcentaje máximo de opacidad |
| 2019 en adelante  | 30% |
| 2000 al 2018 | 50% |
| 1999 y anteriores  | 60% |

Si la norma técnica nacional vigente es más estricta que la prevista en esta normativa se aplicará lo ahí establecido.

**Artículo IV.3.192**.- Requerimientos de calidad del combustible.- El combustible diesel que se comercialice en el Distrito Metropolitano de Quito para uso automotor, deberá sujetarse en forma estricta a los requerimientos de calidad detallados en la tabla siguiente:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **REQUISITOS** | **UNIDAD** | **MÍNIMO** | **MÁXIMO** | **MÉTODO DE ENSAYO** |
| Punto de inflamación | OC | 51 | - | NTE INEN 1047 |
| Agua y sedimiento | % volumen | - | 0.05 | NTE INEN 1494 |
| Residuo carbonoso sobre el 10% del residuo de la destilación | % peso | - | 0.15 | NTE INEN 1491 |
| Cenizas | % peso | - | 0.01 | NTE INEN 1492 |
| Temperatura de destilación del 90% | OC | - | 360 | NTE INEN 926 |
| Viscosidad cinemática a 37.8°C | Ost | 2.5 | 6.0 | NTE INEN 810 |
| Azufre | % peso | - | 0.05 | NTE INEN 1490 |
| Corrosión a la lámina de cobre | - | - | No. 3 | NTE INEN 927 |
| Índice de cegato calculado | - | 45 | - | NTE INEN 1495 |

**Artículo IV.3.193**.- Prohibición en expendio de diesel.- Se prohíbe, por tanto, en el Distrito Metropolitano de Quito, el expendio de diesel para uso automotor que no cumpla con las características contenidas en la tabla precedente.

PARÁGRAFO VI

DEL CONTROL DE RUIDO

**Artículo IV.3.194**.- Normas de control y prevención de contaminación por ruido.- Se hallan incorporadas a este Capítulo las normas contenidas en el Capítulo I “De la Contaminación Acústica” del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Se deberá también observar lo preceptuado en la normativa ~~el Capítulo II~~ para la Prevención y Control de la Contaminación por Ruido, ~~de esta normativa, sustitutiva del Título IX, Libro II [[122]](#footnote-123)~~de este Código.

PARÁGRAFO VII

DE LA IDONEIDAD

**Artículo IV.3.195**.- Revisión de idoneidad del vehículo.- Los vehículos serán sometidos a una revisión de idoneidad, la misma que se circunscribirá al examen de una serie de elementos y características propias del servicio o la actividad que desempeñen.

Para esto, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en conjunto con la Agencia Metropolitana de Tránsito, definirá las partes y características a revisarse y las especificaciones que éstas deban presentar.

SECCIÓN III

DE LOS CENTROS DE REVISIÓN Y CONTROL VEHICULAR

**Artículo IV.3.196**.- Centros de revisión y control vehicular.- Los centros de revisión y control vehicular son las unidades técnicas diseñadas, construidas, equipadas y autorizadas para realizar la revisión técnica vehicular obligatoria y emitir los documentos que le están facultados por este Título, es decir sobre la aprobación o el rechazo de los vehículos en la revisión técnica vehicular.

**Artículo IV.3.197**.- Contratación de centros de revisión y control vehicular.- Para las fases de revisión mecánica y de seguridad, y de control de límites máximos permisibles, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito podrá contratar el funcionamiento, operación y administración de los centros de revisión y control vehicular, dentro de las modalidades previstas en el marco legal del país.

**Artículo IV.3.198**.- Sujeción normativa de los centros de revisión y control vehicular.- En caso de que los centros de revisión y control vehicular fueren contratados, según lo previsto en el artículo anterior, éstos deberán someterse, en el contrato correspondiente, a lo dispuesto en este Título, y dar fiel cumplimiento a las exigencias y estipulaciones que el instrumento contractual contemple; y deberán contratar a su costo, los seguros en el número y características ordenadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

**Artículo IV.3.199**.- Destino exclusivo de los centros de revisión vehicular.- Los centros de revisión, y control vehicular no podrán ser utilizados para ningún otro fin o actividad que no sean los previstos en este Título.

**Artículo IV.3.200**.- Prohibición de actividades condicionantes.- Los centros de revisión y control vehicular no podrán ejercer ningún tipo de actividad que obligue o condicione en forma ilegal a los usuarios para acudir a ellos.

**Artículo IV.3.201**.- Contenido del contrato.- Todo lo relativo a la operación, funcionamiento, mantenimiento y los demás aspectos concernientes a los centros de revisión y control vehicular, deberá quedar definido en el contrato correspondiente.

**Artículo IV.3.202**.- Prohibición de prestar servicios extraños a la revisión técnica.- Los centros de revisión conforme a la ley, estarán prohibidos de hacer refacciones, vender partes y piezas de vehículos, y prestar cualquier otro servicio extraño a la revisión técnica vehicular.

**Artículo IV.3.203**.- Sanción a centros de revisión no autorizados.- Toda persona natural o jurídica que no esté a cargo de un centro de revisión y control vehicular, y que sea concesionaria, fabricante o ensambladora de vehículos o que preste servicios mecánicos, de venta de repuestos, de grúas, de venta o alquiler de vehículos o cualquier otro similar, está expresamente prohibida de llevar a cabo el proceso de revisión técnica vehicular; si así lo hiciere será sancionada de acuerdo a la ley.

**Artículo IV.3.204**.- Revisiones voluntarias por centros autorizados.- Los centros de revisión y control vehicular podrán realizar revisiones voluntarias, siempre que sean a un precio menor a la tarifa oficial, el cual será fijado por los contratistas, si fuere el caso, y que no se obstaculice el desempeño de sus labores normales. Dicho precio menor, deberá también contemplar el pago de tributos y tasas, al igual que la tarifa oficial.

**Artículo IV.3.205**.- Responsabilidad de los centros de revisión vehicular.- Los centros de revisión y control vehicular serán responsables de dejar constancia escrita de las condiciones en que los vehículos ingresan a sus dependencias con detalle de sus bienes y accesorios y de responder por cualquier reclamo de los usuarios derivado de este concepto.

**Artículo IV.3.206**.- Colocación de autoadhesivo de revisión vehicular.- Una vez que el vehículo hubiere cumplido todas las fases de la revisión vehicular que ha sido descrita anteriormente, el correspondiente Centro de Revisión Vehicular será el encargado de colocar en el vidrio o parabrisas delantero un autoadhesivo de color verde, el mismo que deberá permanecer inviolado hasta la siguiente revisión del vehículo.

**Artículo IV.3.207**.- Duplicado del adhesivo de revisión vehicular.- Solamente por causas de fuerza mayor o caso fortuito debidamente justificados ante el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por parte del dueño o tenedor del vehículo, dicha Corporación será la única facultada para disponer la emisión y colocación del duplicado de los adhesivos antes mencionados. El dueño o tenedor dispondrá de un plazo de cinco días para hacer conocer a la Corporación la ocurrencia del evento.

SECCIÓN IV

DE LAS TARIFAS

**Artículo IV.3.208**.- Cumplimiento de tarifas establecidas.- Los centros de revisión y control vehicular estarán obligados a acatar las tarifas fijadas y no podrán modificarlas unilateralmente en ningún caso.

SECCIÓN V

DEL FIDEICOMISO U OTRO MECANISMO FINANCIERO

**Artículo IV.3.209**.- Fideicomiso del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito inmediatamente antes de la operación de los centros de revisión y control vehicular, deberá proceder a la constitución de un fideicomiso u otro mecanismo financiero apropiado, a cuyo nombre se depositarán íntegramente estos valores y todos los demás que se recauden por conceptos derivados de este Título, con el objeto de salvaguardarlos, administrarlos de manera ordenada y acreditar los montos a los que cada uno de los beneficiarios tuviere derecho.

SECCIÓN VI

DE LAS EXCEPCIONES

**Artículo IV.3.210**.- Vehículos exentos de revisión técnica vehicular.- Quedan exentos de la observancia obligatoria de la revisión técnica vehicular de la que trata este Título, de manera taxativa, los siguientes vehículos:

**a)** Los de propiedad de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional;

**b)** Los vehículos terrestres de guerra de propiedad de las Fuerzas Armadas;

**c)** Los de tracción animal, tal como los entiende el glosario de términos constante en el artículo 392 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

**d)** Los que se hallen matriculados en otro país y estén de paso en el Ecuador, conforme a la ley;

**e)** Los preparados para carreras u otras competencias deportivas, siempre y cuando se encuentren participando en las mismas o en procesos inherentes a éstas. No obstante, estos vehículos deberán cumplir con el proceso de revisión técnica vehicular para poder circular en actividades distintas a las descritas; y,

**f)** La maquinaria agrícola impulsada por motor.

**Artículo IV.3.211**.- Régimen de revisión especial.- Están sujetos a un régimen de revisión especial los vehículos considerados como “clásicos”, es decir aquellos que internacionalmente se entienden como tales al tener por lo menos treinta y cinco años de haber sido fabricados; por ser una rareza dada la cantidad de unidades producidas; por su diseño especial; por sus innovaciones tecnológicas; y por no tener modificaciones en el chasis, en el motor ni en ninguna otra parte medular de su estructura de manera tal que lo altere notablemente.

Estos vehículos tendrán consideraciones especiales que constarán en el reglamento respectivo.

Son vehículos de competencia aquellos cuyo motor y habitáculo hubieren sido modificados respecto de sus características originales, con el propósito de ser utilizados en competencias automovilísticas.

Estos vehículos tendrán consideraciones especiales que constarán en el reglamento respectivo.

SECCIÓN VII

CONTROLES ALEATORIOS

**Artículo IV.3.212**.- Operativos de control.-

**1.** El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del órgano competente, regulará y ejecutará cada uno de los mecanismos relativos a los operativos para el control del cumplimiento de las disposiciones contenidas en este Título, establecerá las sanciones correspondientes, de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano.

**2.** En caso de contravenir las disposiciones de este Capítulo; y, una vez verificado el incumplimiento, el personal autorizado para realizar los operativos de control en la vía pública, entregará personalmente al responsable de la infracción administrativa la boleta correspondiente, de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano y nacional.

**3.** Los controles aleatorios se realizarán en la vía pública de forma aleatoria, de considerarse oportuno y sin aviso previo. Dicho control comprenderá la verificación del cumplimiento íntegro de la revisión técnica vehicular respectiva, realizada en los Centros de Revisión y Control Vehicular legalmente establecidos en el Distrito Metropolitano de Quito.

**Artículo IV.3.213.-** Si un vehículo seleccionado en la vía pública para que se le realice el control aleatorio, sobrepasare los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes o de opacidad, será multado con el diez por ciento (10%) de una Remuneración Básica Unificada, citado a un centro de revisión y control vehicular y de ser el caso, detenido~~.~~[[123]](#footnote-124)

**Artículo IV.3.214**.- Falta de revisión a un vehículo matriculado.- Los vehículos que al momento de ser sometidos a controles aleatorios en la vía pública, no hubieren sido todavía revisados, debiendo haberlo sido, o que ya se hallaren matriculados sin haber aprobado previamente la revisión obligatoria, serán citados, y de ser el caso, detenidos.

**Artículo IV.3.215**.- Acción popular.- Concédese acción popular y exhórtase a la ciudadanía a hacer denuncias por cualquier medio al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a fin de hacerle conocer sobre cualquier vehículo privado o público que ocasione de manera evidente y visible la contaminación atmosférica del Distrito.

**Artículo IV.3.216**.- Sanción por falsificación de adhesivos o certificados.- Los vehículos que portaren adhesivos o certificados falsos o sustraídos serán detenidos por la Policía Nacional y quedarán expuestos a las acciones legales comunes que fueren pertinentes.

**Artículo IV.3.217**.- Lugar para posteriores revisiones de emisiones.- Las revisiones de emisiones de gases contaminantes o de opacidad posteriores al control aleatorio, deberán ser efectuados en cualquier centro de revisión y control vehicular.

**Artículo IV.3.218**.- Revisión técnica antes de tiempo.- Si un vehículo no hubiere sido sometido al proceso de revisión técnica por no corresponderle aún y fuere seleccionado para efectuársele control aleatorio, se someterá al mismo si su dueño o tenedor desea efectuar la revisión técnica vehicular, la que se tendrá como realizada en el mes que le hubiera correspondido y será válida hasta el período siguiente.

SECCIÓN VIII

DE LAS SANCIONES

PARÁGRAFO I

INCUMPLIMIENTO EN LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

**Artículo IV.3.219**.- Sanción por no realizar a tiempo la revisión vehicular.- Los vehículos que no fueren sometidos al proceso de revisión técnica vehicular del o los períodos en que les corresponde hacerlo, serán sancionados con una multa mensual acumulativa de diez dólares de los Estados Unidos de Norteamérica.

**Artículo IV.3.220**[[124]](#footnote-125)**.-** Los vehículos que no concurrieren dentro del plazo establecido en este Título, a la segunda, tercera o cuarta revisiones, según sea el caso, serán sancionados con una multa mensual acumulativa del cuatro por ciento (4%) de una Remuneración Básica Unificada para los vehículos particulares y del diez por ciento (10%) de una Remuneración Básica Unificada para los del transporte público.

**Artículo IV.3.221**.- Sanción para vehículos nuevos que no acudieron a revisión.- Los vehículos nuevos que no fueren sometidos al proceso de revisión técnica vehicular en el plazo que establece este Título, serán sancionados con una multa mensual acumulativa de diez dólares 00/100 (US $ 10,00).

**Artículo IV.3.222**.- Alcance del término mes.- Para los efectos de este Capítulo, se entenderá como “mes” aún a las fracciones menores de éste.

**Artículo IV.3.223**.- Sanciones a centros de revisión vehicular.- Los centros de revisión y control vehicular que no respetaren las tarifas establecidas o que realizaren actividades distintas a las que se encuentren autorizadas, serán sancionados de la siguiente manera:

**a)** La primera vez con una multa equivalente a veinte mil dólares;

**b)** La segunda vez con la clausura de una o más líneas de revisión; y,

**c)** La tercera vez con la clausura del centro y la consiguiente terminación del contrato.

En los dos primeros casos, la sanción se impondrá junto con la orden de la inmediata fijación de la tarifa en los límites autorizados. De no suceder esto en forma inmediata, el contrato quedará sin efecto.

La terminación del contrato por las causas constantes en este artículo, no dará en ningún caso lugar al pago de indemnización alguna.

**Artículo IV.3.224**.- Aplicación de plazo favorable en controles aleatorios.- En casos de concurrencia de las sanciones aquí indicadas para los vehículos, y de las estipuladas en este Título para casos de faltas a lo previsto sobre controles aleatorios, el plazo que más favorezca al dueño o tenedor del vehículo será el que se deba tener en cuenta.

**Artículo IV.3.225**[[125]](#footnote-126)**.-** Los propietarios o tenedores de los vehículos de servicio público que se encuentren sometidos a control de la entidad metropolitana encargada del servicio y administración del transporte público, que no lleven sus vehículos a los centros de revisión y control vehicular para someterlos a la revisión técnica dentro de los plazos y conforme a las convocatorias que emite dicha entidad, serán sancionados con una multa mensual acumulativa del ocho por ciento (8%) de una Remuneración Básica Unificada.

**Artículo IV.3.226**.- Prohibición a vehículos de servicio público que no aprueben la revisión.- Los vehículos de servicio público que se encuentren sometidos a control de la,[[126]](#footnote-127) Agencia Metropolitana de Tránsito que no aprobaren la revisión técnica vehicular, no podrán transportar pasajeros mientras no la aprueben.

En caso de no acatar lo previsto en este artículo, deberán ser detenidos por la Agencia Metropolitana de Tránsito y permanecerán como tales por cinco días. Sus propietarios o tenedores deberán pagar una multa de una Remuneración Básica Unificada ~~doscientos dólares de los Estados Unidos de Norteamérica[[127]](#footnote-128)~~ y someter al vehículo a la revisión técnica vehicular hasta que lo aprueben.

**Artículo IV.3.227.-**

**1.-** Para optar por una tercera, cuarta o revisión técnica adicional, los vehículos que hayan sido rotulados conforme lo dispuesto en el artículo ~~II.375.6~~ sobre la revisión de los vehículos no aprobados, del Parágrafo I, Sección II, de este Capítulo[[128]](#footnote-129), deberán portar los adhesivos correspondientes. Si en el marco de los Controles Aleatorios se detectare la rotura o desprendimiento de dichos adhesivos, los propietarios de los vehículos serán sancionados con una multa equivalente a una remuneración básica unificada (RBU). En caso de reincidencia en la rotura o desprendimiento de los adhesivos, los propietarios del los vehículos serán sancionados con una multa equivalente a dos remuneraciones básicas unificadas (RBU).

**2.-** Los propietarios de los vehículos que, habiendo sido rotulados conforme a lo dispuesto en el artículo ~~II.375.6~~ sobre la revisión de los vehículos no aprobados, del Parágrafo I, Sección II, de este Capítulo[[129]](#footnote-130), en el marco de los Controles Aleatorios se encontraren circulando por la ciudad, en clara contravención de lo indicado en el rótulo, serán sancionados con una multa equivalente a tres remuneraciones básicas unificadas (RMU).

**3.-** Los propietarios de los vehículos sometidos a los controles aleatorios, cuyos conductores evadieren o pretendieren evadir de cualquier forma dichos controles, serán sancionados con una multa equivalente a tres remuneraciones básicas unificadas (RMU), sin perjuicio de las multas a las que haya lugar por la contravención cometida.”

**Artículo IV.3.228.-** Para garantizar la inmediación del infractor en el procedimiento administrativo sancionador previsto en esta Sección, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Agencia Metropolitana de Tránsito , retirará, en el acto de la comisión de la infracción administrativa, el vehículo de la vía pública y lo depositará en uno de los lugares destinados a este propósito.

En ningún caso esta medida precautelatoria podrá durar más de diez días.

Se podrá además garantizar la inmediación del infractor, con el depósito de una caución correspondiente al máximo de la sanción pecuniaria.[[130]](#footnote-131)

**Artículo IV.3.229**.- Revisión técnica adicional.-

**1.** Para optar por una tercera, cuarta o revisión técnica adicional, los vehículos que hayan sido rotulados conforme lo dispuesto en el artículo 1514, deberán portar los adhesivos correspondientes. Si en el marco de los Controles Aleatorios se detectare la rotura o desprendimiento de dichos adhesivos, los propietarios de los vehículos serán sancionados con una multa equivalente a una remuneración básica unificada (RBU). En caso de reincidencia en la rotura o desprendimiento de los adhesivos, los propietarios del los vehículos serán sancionados con una multa equivalente a dos remuneraciones básicas unificadas (RBU).

**2.** Los propietarios de los vehículos que, habiendo sido rotulados conforme a lo dispuesto en el artículo 1514, en el marco de los Controles Aleatorios se encontraren circulando por la ciudad, en clara contravención de lo indicado en el rótulo, serán sancionados con una multa equivalente a tres remuneraciones básicas unificadas (RMU).

**3.** Los propietarios de los vehículos sometidos a los controles aleatorios, cuyos conductores evadieren o pretendieren evadir de cualquier forma dichos controles, serán sancionados con una multa equivalente a tres remuneraciones básicas unificadas (RMU), sin perjuicio de las multas a las que haya lugar por la contravención cometida.

**Artículo IV.3.230**.- Revisión técnica adicional.- Para garantizar la inmediación del infractor en el procedimiento administrativo sancionador previsto en esta Sección, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Agencia Metropolitana de Tránsito retirará, en el acto de la comisión de la infracción administrativa, el vehículo de la vía pública y lo depositará en uno de los lugares destinados a este propósito.

En ningún caso esta medida precautelatoria podrá durar más de diez días.

Se podrá además garantizar la inmediación del infractor, con el depósito de una caución correspondiente al máximo de la sanción pecuniaria.

PARÁGRAFO II

INCUMPLIMIENTO EN LOS CONTROLES ALEATORIOS EN LA VÍA PÚBLICA

**Artículo IV.3.231**.- Sanción por incumplimiento de citación en operativos.- Los vehículos que fueren citados en los operativos en la vía pública y que no concurrieren y aprobaren en el Centro de Revisión y Control Vehicular del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito correspondiente, dentro del plazo fijado que es de ocho días, serán sancionados con una multa de 5% de una Remuneración Básica Unificada ~~diez dólares de los Estados Unidos de Norteamérica~~[[131]](#footnote-132) acumulativa por cada período de ocho días, sin perjuicio del cumplimiento de la obligación de acudir al centro respectivo.

**Artículo IV.3.232.**- Los vehículos que fueren sometidos a controles aleatorios en la vía publica hallándose como condicionados en la revisión técnica vehicular y que no hubieren concurrido y aprobado en ella dentro del plazo fijado para el efecto, serán sancionados con una multa mensual acumulativa del cuatro por ciento (4%) de una Remuneración Básica Unificada, para los vehículos particulares, y, del diez por ciento (10%) de una Remuneración Básica Unificada para los vehículos del transporte público o comercial, y conducidos de manera inmediata a un centro de revisión y control vehicular para que se les practique la revisión correspondiente, la misma que será considerada como la segunda revisión. En caso de encontrarse los vehículos condicionados en la segunda o tercera revisión se aplicará la misma sanción de este artículo.[[132]](#footnote-133)

**Artículo IV.3.233**.- Sanción por inasistencia a la revisión vehicular.- Los vehículos que no hubieren concurrido y aprobado la revisión técnica vehicular debiendo haberlo hecho, serán sancionados con una multa acumulativa por cada convocatoria inasistida de cincuenta dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, citados a un centro de revisión y control vehicular y retenidos hasta que legalicen su situación en caso de estar sujetos a la Agencia Metropolitana de Tránsito. Se les deberá además retirar la habilitación operacional, la misma que será devuelta sólo con la presentación del certificado que acredite que el vehículo ha aprobado la revisión técnica vehicular.

**Artículo IV.3.234.-** Los vehículos que no obstante haber aprobado la revisión técnica vehicular, fueren citados por tres ocasiones en la vía pública sin que se les hubiere corregido los defectos detectados en los controles aleatorios previos, serán sancionados con una multa de una Remuneración Básica Unificada e inmediatamente conducidos al Centro de Revisión y Control Vehicular más cercano. Para el caso de vehículos del transporte público y comercial, además, se le retirarán la habilitación operacional, la misma que será devuelta solo con la presentación del certificado que acredite que el vehículo ha aprobado la revisión técnica vehicular~~.~~[[133]](#footnote-134)

**Artículo IV.3.235**.- Detención de vehículos con citación previa.- Los vehículos, de servicio público o privado, matriculados o no en el Distrito Metropolitano, que hubieren sido ya revisados o no, que sean detenidos en la vía pública y tengan ya una citación previa, deberán ser inmediatamente detenidos por la Agencia Metropolitana de Tránsito y permanecerán como tales por cinco días. Sus propietarios o tenedores deberán pagar, una multa de doscientos dólares de los Estados Unidos de Norte América y serán obligados a someter al vehículo a la revisión técnica vehicular para poder volver a circular.

Cuando el último día de la sanción de detención del vehículo prevista en el presente artículo coincida con un día feriado, el vehículo podrá ser liberado y entregado a su propietario o tenedor el último día hábil previo al cumplimiento de la sanción, luego de que éste hubiere dado cumplimiento a los restantes requisitos previstos.

**Artículo IV.3.236**.- Vehículos que presten servicio público ilegalmente.- Los vehículos que por estar prestando servicio público de manera ilegal o por incumplir con los requisitos establecidos para el efecto por la Agencia Metropolitana de Tránsito fueren detectados en los operativos de control realizados en la vía pública, deberán ser detenidos y permanecerán como tales por cinco días, pagarán una multa de doscientos dólares de los Estados Unidos de Norteamérica y serán sometidos a la revisión técnica vehicular hasta que lo aprueben.

Adicionalmente, antes de volver a circular deberán ser pintados de color negro a costa de su tenedor o propietario. Agencia Metropolitana de Tránsito dictará la normativa necesaria para este último efecto.

**Artículo IV.3.237**.- Aplicabilidad de sanciones acumulativas.- Las sanciones acumulativas de que trata este Título, podrán ser impuestas hasta por un máximo de tres ocasiones, luego de lo cual se procederá, Agencia Metropolitana de Tránsito en los casos en que ésta última deba intervenir, a la detención del vehículo por cinco días, hasta que se presente, por parte de su propietario o tenedor los documentos que demuestren el pago de la revisión técnica vehicular. Una vez liberado el vehículo, dispondrá de un plazo de ocho días para ser sometido a la revisión técnica vehicular; en caso contrario, volvería a ser detenido.

**Artículo IV.3.238**.- Recaudación de multas.- Las multas de que trata este Título serán recaudadas en los centros de revisión y control vehicular conforme a la delegación municipal conferida para el efecto.

**Artículo IV.3.239**.- Sanción por incumplimiento de revisión luego de detención.- Los vehículos que hubieren sido previamente detenidos conforme al artículo ~~1575~~ relacionado con la detención de vehículos con citación previa de este Título y no fueren sometidos a la revisión técnica vehicular hasta después de ocho días de su liberación, volverán a ser detenidos por cinco días sin necesidad de otra citación ni otro requisito.

Sus propietarios o tenedores deberán pagar una multa de doscientos dólares de los Estados Unidos de Norteamérica y serán obligados a someter al vehículo a la revisión técnica vehicular para volver a circular.

**Artículo IV.3.240**.- Registro de vehículos que figuren en operativos de control.- La información pertinente de los vehículos que figuren en los operativos de control en la vía pública, será ingresada en el sistema informática, de forma que cuando estos sean nuevamente controlados en la vía pública o se acerquen a los centros de Revisión y Control Vehicular, puedan ser inmediatamente sancionados con detención por cinco días y multa de doscientos dólares de los Estados Unidos de Norteamérica previstas en el artículo ~~1575~~ relacionado con la detención de vehículos con citación previa de este Título. Una vez liberado el vehículo, deberá ser sometido a la revisión técnica.

**Artículo IV.3.241**.- Vigencia de la citación.- Para efecto de las sanciones previstas en este Título, la citación tendrá vigencia de un año. En caso de que en los controles en la vía pública se seleccionare a un vehículo que hubiere sido citado en fecha anterior a un año con relación a la fecha que se trate, se le volvería a entregar una primera citación. La multa de cincuenta dólares de los Estados Unidos de Norteamérica por el incumplimiento de la revisión técnica vehicular seguirá subsistente.

**Artículo IV.3.242**.- Devolución de vehículos retenidos por dos meses o más.- Aquellos vehículos que permanecieren retenidos por dos meses o más, podrán ser devueltos a sus tenedores o dueños sin necesidad de satisfacer el pago de la multa de doscientos dólares de los Estados Unidos de Norteamérica.

Sin embargo, si no fueren sometidos a la revisión técnica vehicular hasta después de ocho días de su liberación, podrán volver a ser detenidos por cinco días sin necesidad de otra citación ni otro requisito, y deberán satisfacer el pago de la multa de doscientos dólares de los Estados Unidos de Norteamérica.

SECCIÓN IX

DE LA RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

**Artículo IV.3.243**.- Resolución de controversias.- Las controversias que pudieren suscitarse en la prestación del servicio, entre el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y sus contratistas, deberán resolverse de mutuo acuerdo entre éstos dentro del marco contractual pertinente. De no ser posible lo anterior, se deberá acudir al proceso de mediación o arbitraje, según se haya pactado en las cláusulas compromisorias que deberán constar en el contrato correspondiente.

**SECCIÓN X**

DE LA INSTALACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL DINÁMICO DE EMISIONES VEHICULARES MEDIANTE PROTOCOLOS ASM (ACCELERACION SIMULATION MODE) Y LA REALIZACIÓN DE LA PRUEBA TIS (TWO IDLE SPEED), EN LAS SANCIONES, EN LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

**Artículo IV.3.244.-** Como requisito de aprobación del proceso de revisión técnica vehicular obligatoria, los vehículos destinados para el transporte público y transporte comercial deben someterse a pruebas estáticas y dinámicas para la medición de potencia y emisión de gases. [[134]](#footnote-135)

**Artículo IV.3.245**.- Gratuidad de pruebas de control dinámico de emisiones.- El control dinámico de emisiones vehiculares mediante protocolos ASM será gratuito y por consiguiente no tendrá costo adicional alguno para los propietarios o tenedores de los vehículos seleccionados.

**Artículo IV.3.246**.- Prueba TIS de control de emisiones en vacío en vehículos a gasolina.- Igualmente, se establece, a partir del año 2005, la realización y la ejecución de la prueba TIS de control de emisiones en vacío en vehículos a gasolina.

Esta prueba será obligatoria para todos los vehículos a gasolina, con las solas excepciones previstas en el artículo 1550.

**Artículo IV.3.247**.- Instrucciones para efectuar los procedimientos de control.- Para llevar adelante los procedimientos de control de los que tratan los artículos precedentes, el Alcalde Metropolitano, en su calidad de Presidente nato del Directorio del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, impartirá las instrucciones pertinentes con el fin de que ésta y los centros de revisión y control vehicular cuenten con todos los medios requeridos.

**Artículo IV.3.248**.- Coordinación de medidas de control por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito deberá tomar las medidas necesarias y contará con la información requerida para la realización del control dinámico de emisiones vehiculares mediante protocolos ASM, así como para la prueba TIS.

En este sentido, la Corporación realizará las coordinaciones que fueren menester con sus compañías contratistas.

SECCIÓN XI

DE LOS MECANISMOS DE RESTRICCIÓN VEHICULAR

**Artículo IV.3.249**.- Cambio en placas de vehículos.- Con el propósito de facilitar el control de la circulación de los vehículos en el Distrito Metropolitano de Quito, ante la posible decisión de implantar un mecanismo de restricción de la circulación vehicular con fines de mejorar la movilidad y de reducir la generación de emisiones contaminantes a la atmósfera, las placas de los vehículos matriculados en el Distrito Metropolitano de Quito, tendrán, además de las características previstas en el Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, letras y números de diferente color de acuerdo al dígito, final, sea este par o impar.

Así, las letras y los números de las placas cuyo dígito final sea par, serán de color rojo y las letras y los números de aquellas cuyo dígito final sea impar serán de color azul.

**SECCIÓN XII**[[135]](#footnote-136)

**DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo IV.3.250**.- Los vehículos que a partir del año 2018 ingresen al sistema de transporte público y comercial del Distrito Metropolitano de Quito, deberán cumplir al menos con los estándares técnicos y mecánicos establecidos por la Norma Euro III y procurar la mejor tecnología ambiental disponible.

Del mismo modo, deberán contar con el certificado de homologación conferido por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial conforme a lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

**Artículo IV.3.251.-** Los requisitos mínimos a cumplirse tanto en la verificación estandarizada de cumplimiento de normas como en la Revisión Técnica Vehicular, son los establecidos en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2205 "Vehículos automotores. Bus urbano", publicada en el Registro Oficial número 100 de 4 de enero de 1999, y demás reglamentos técnicos aplicables vigentes.

**Artículo IV.3.252.-** Las multas recaudadas por infracciones en la revisión técnica vehicular y controles aleatorios en la vía pública se priorizarán en el Presupuesto General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para atender los programas y proyectos de mejoramiento de la calidad del aire.

**Artículo IV.3.253.-** La Secretaría de Ambiente del Distrito Metropolitano de Quito, Secretaría de Movilidad y Agencia Metropolitana de Tránsito presentarán de manera semestral a la Comisión de Ambiente del Concejo Metropolitano un informe sobre la ejecución de las disposiciones de esta normativa.

**Artículo IV.3.254.-** El Municipio de Quito en el ejercicio de las competencias de tránsito que le corresponden y acorde a lo establecido en ~~la~~ ~~Ordenanza Metropolitana 213, en su artículo 11.375.1,~~ el inciso segundo del artículo relacionado con la revisión vehicular anual, del Parágrafo I, Sección II, de este Capítulo[[136]](#footnote-137), deberá continuar con el número de revisiones técnicas vehiculares establecidas. La Agencia Metropolitana de Transito deberá informar sobre el cumplimiento de las dos revisiones técnicas a los vehículos de uso intensivo de carga y los que prestan servicio público de transporte comercial y de pasajeros; y, garantizar su debido cumplimiento.

​Se deberá informar periódicamente al Concejo Metropolitano sobre la implementación de esta disposición.

**Artículo IV.3.255.-** La Secretaría de Ambienteestablecerá las acciones necesarias para coordinar con las entidades gubernamentales competentes en la materia objeto ~~de la presenta Ordenanza~~ del presente Título e informará periódicamente al Concejo Metropolitano de los resultados de esta coordinación.

1. Se incorpora mediante artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, de 13 de marzo de 2012. [↑](#footnote-ref-1)
2. Artículo reformado mediante disposiciones reformatorias primera y segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 0060, de 7 de mayo de 2015. [↑](#footnote-ref-2)
3. Se propone incorporación al articulado de las Disposiciones Generales de la Ordenanza Metropolitana No. 194 sancionada el 13 de marzo de 2012, con el fin de garantizar su vigencia dentro del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-3)
4. Disposiciones Generales de la Ordenanza Metropolitana No. 194 sancionada el 13 de marzo de 2012. [↑](#footnote-ref-4)
5. Artículo reformado mediante disposición reformatoria tercera de la Ordenanza Metropolitana No. 0060, de 7 de mayo de 2015. [↑](#footnote-ref-5)
6. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-6)
7. Se recomienda referencia al Título en función del proceso de codificación [↑](#footnote-ref-7)
8. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-8)
9. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-9)
10. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-10)
11. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-11)
12. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-12)
13. Se recomienda eliminar el texto señalado en función de mantener armonía en la codificación. [↑](#footnote-ref-13)
14. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-14)
15. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-15)
16. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-16)
17. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-17)
18. Reformado mediante artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 266, de 24 de octubre de 2008. [↑](#footnote-ref-18)
19. Conforme la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario, es competencia de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria. [↑](#footnote-ref-19)
20. En el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 407, publicado el 31 de diciembre del 2014, se sustituyó el término “Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT-” por el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, en la Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. [↑](#footnote-ref-20)
21. Mediante disposición transitoria segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 251, de 18 de abril de 2008, se dispone que todas las competencias de EMSAT pasan a la EPMMOP; y, posteriormente, mediante disposición general primera de la Resolución de Alcaldía No. A 0006, de 22 de abril de 2013, se establece que la Agencia Metropolitana de Tránsito asumirá las competencias, atribuciones y facultades que hubiesen sido asignadas a la EPMMOP, en materia de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para lo cual la Gerencia General de EPMMOP emitirá la resolución de delegación de competencias, hasta la emisión de las normas sustitutivas respectivas del ordenamiento jurídico metropolitano. [↑](#footnote-ref-21)
22. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-22)
23. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-23)
24. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-24)
25. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-25)
26. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-26)
27. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-27)
28. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-28)
29. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-29)
30. Reformado mediante artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 266, de 24 de octubre de 2008. [↑](#footnote-ref-30)
31. En el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 407, publicado el 31 de diciembre del 2014, se sustituyó el término “Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT-” por el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, en la Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. [↑](#footnote-ref-31)
32. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-32)
33. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-33)
34. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-34)
35. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-35)
36. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-36)
37. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-37)
38. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-38)
39. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-39)
40. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-40)
41. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-41)
42. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-42)
43. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-43)
44. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-44)
45. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-45)
46. Se propone referencia a la titulación del artículo, en función del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-46)
47. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-47)
48. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-48)
49. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-49)
50. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-50)
51. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-51)
52. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-52)
53. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-53)
54. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-54)
55. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-55)
56. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-56)
57. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-57)
58. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-58)
59. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-59)
60. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-60)
61. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-61)
62. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-62)
63. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-63)
64. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-64)
65. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-65)
66. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-66)
67. Se recomienda referencia al presente título, en función del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-67)
68. Dependencia pública competente en la materia. [↑](#footnote-ref-68)
69. Mediante artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 092, de 23 de diciembre de 2015, se sustituyen el primer inciso y el cuadro constante en este artículo. En lo demás, el artículo se mantiene conforme la reforma introducida a través del artículo 2 de la Ordenanza Metropolitana No. 266, de 24 de octubre de 2008. [↑](#footnote-ref-69)
70. Se incorpora al Código Municipal mediante artículo único de la Ordenanza Metropolitana No. 117, de 26 de septiembre de 2011. [↑](#footnote-ref-70)
71. Se propone la incorporación al Código Municipal de las disposiciones generales de la Ordenanza Metropolitana No. 117, de 26 de septiembre de 2011, para garantizar su vigencia dentro del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-71)
72. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-72)
73. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-73)
74. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-74)
75. Se propone referencia al título del artículo correspondiente, dentro del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-75)
76. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-76)
77. Se propone referencia a la titulación del artículo, en función del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-77)
78. Conforme artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, en toda disposición en la que se haga referencia a “EMSAT”, se sustituirá por “autoridad metropolitana competente”. [↑](#footnote-ref-78)
79. Capítulo reformado mediante Ordenanza Metropolitana No. 305, de 5 de marzo de 2010. [↑](#footnote-ref-79)
80. Se propone referencia a la titulación del artículo, en función del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-80)
81. Se propone referencia a la titulación del artículo, en función del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-81)
82. Frase agregada mediante el numeral 1 del artículo 2 de la Ordenanza Metropolitana No. 118, de 19 de mayo de 2016. [↑](#footnote-ref-82)
83. Eliminado mediante numeral 2 del artículo 2 de la Ordenanza Metropolitana No. 118, de 19 de mayo del 2016. [↑](#footnote-ref-83)
84. Frase agregada mediante el numeral 1 del artículo 2 de la Ordenanza Metropolitana No. 118, de 19 de mayo del 2016. [↑](#footnote-ref-84)
85. Sustituido mediante Ordenanza Metropolitana No. 001, sancionada el 30 de mayo de 2014. [↑](#footnote-ref-85)
86. Se recomienda referencia al Título, en función del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-86)
87. Sustituido mediante Ordenanza Metropolitana No. 001, sancionada el 30 de mayo de 2014. [↑](#footnote-ref-87)
88. Se recomienda referencia al Título, en función del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-89)
89. Se propone incorporar la Ordenanza Metropolitana No. 060, de 2015, como un Título en el presente Libro, por su objeto. [↑](#footnote-ref-90)
90. A partir de este artículo, en la presente sección, se propone incorporar las disposiciones generales de la Ordenanza Metropolitana No. 060, de 2015, para garantizar su vigencia dentro del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-91)
91. Texto sustituido mediante artículo 25 de la Ordenanza Metropolitana No. 210, de 2018. [↑](#footnote-ref-92)
92. Texto sustituido mediante artículo 24 de la Ordenanza Metropolitana No. 210, de 2018. [↑](#footnote-ref-93)
93. Se propone incorporar la Ordenanza Metropolitana No. 054, de 2015, como un Título en el presente Libro, por su objeto. [↑](#footnote-ref-94)
94. A partir de este artículo, en la presente sección, se propone incorporar las disposiciones generales de la Ordenanza Metropolitana No. 054, de 2015, para garantizar su vigencia dentro del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-95)
95. Se incorpora al Código Municipal mediante artículo único de la Ordenanza Metropolitana No. 177, de 18 de julio de 2017. [↑](#footnote-ref-96)
96. Se propone incorporar al articulado las disposiciones generales de la Ordenanza Metropolitana No. 177, de 18 de julio de 2017, para garantizar su vigencia dentro del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-97)
97. Se propone referencia a la titulación del artículo, en función del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-98)
98. Inciso final sustituido mediante artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 195, de 22 de diciembre de 2017. [↑](#footnote-ref-99)
99. Se propone incorporar la Ordenanza Metropolitana No. 056, de 2015, como un Título en el presente Libro, por su objeto. [↑](#footnote-ref-100)
100. A partir de este artículo, en la presente sección, se propone incorporar las disposiciones generales de la Ordenanza Metropolitana No. 056, de 2015, para garantizar su vigencia dentro del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-101)
101. Capítulo incorporado mediante Ordenanza Metropolitana No. 111, de 24 de diciembre de 2003, derogada mediante Ordenanza Metropolitana No. 221, de 3 de julio de 2008, que sustituyó el Capítulo. Finalmente, mediante Ordenanza Metropolitana No. 170, de 22 de junio de 2017, se sustituye nuevamente el Capítulo en su totalidad. [↑](#footnote-ref-102)
102. Se propone la incorporación al Capítulo de una sección que contenga las disposiciones generales de la Ordenanza Metropolitana No. 170, de 22 de junio de 2017, para garantizar su vigencia con el proceso de codificación, con excepción de la Disposición General Sexta, dado que por su contenido se trata realmente de una disposición de carácter transitorio. [↑](#footnote-ref-103)
103. Artículo reformado mediante artículo 2 de la Ordenanza Metropolitana No. 536, de 31 de marzo de 2014, se propone generar un Título conteniendo el mismo en función de la materia. [↑](#footnote-ref-104)
104. Es responsabilidad de la AMTy los agentes metropolitanos de tránsito actualmente estas competencias. [↑](#footnote-ref-105)
105. Se incorpora mediante artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 238, de 8 de enero de 2008. [↑](#footnote-ref-106)
106. Se propone incorporar la Ordenanza Metropolitana No. 056, de 2015, como un Título en el presente Libro, por su objeto. [↑](#footnote-ref-107)
107. A partir de este artículo, en el presente capítulo, se propone incorporar las disposiciones generales de la Ordenanza Metropolitana No. 147, de 2005, para garantizar su vigencia dentro del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-108)
108. Se propone incorporar la Ordenanza Metropolitana No. 445, de 2013, como un Título en el presente Libro, por su objeto. [↑](#footnote-ref-109)
109. A partir de este artículo, en la presente sección, se propone incorporar las disposiciones generales de la Ordenanza Metropolitana No. 445, de 2013, para garantizar su vigencia dentro del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-110)
110. Se propone incorporar la Ordenanza Metropolitana No. 185, de 2017, como un Título en el presente Libro, por su objeto. [↑](#footnote-ref-111)
111. A partir de este artículo, en la presente sección, se propone incorporar las disposiciones generales de la Ordenanza Metropolitana No. 185, de 2017, para garantizar su vigencia dentro del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-112)
112. Se propone incorporar la Ordenanza Metropolitana No. 194, de 2017, como un Título en el presente Libro, por su objeto. [↑](#footnote-ref-113)
113. Se propone incorporar las disposiciones generales de la Ordenanza Metropolitana No. 194, de 2017, como Capítulo dentro del presente Título, para garantizar su vigencia dentro del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-114)
114. Se propone incorporar la Ordenanza Metropolitana No. 201, de 2018, como un Título en el presente Libro, por su objeto. [↑](#footnote-ref-115)
115. A partir de este artículo, en la presente sección, se propone incorporar las disposiciones generales de la Ordenanza Metropolitana No. 201, de 2018, para garantizar su vigencia dentro del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-116)
116. Artículo sustituído por el artículo 2 de la Ordenanza Metropolitana No. 159, de 2011. [↑](#footnote-ref-117)
117. Numeral sustituído por el artículo 3de la Ordenanza Metropolitana No. 159, de 2011. [↑](#footnote-ref-118)
118. Numerales sustituídos por el artículo 2 de la Ordenanza Metropolitana No. 189, de 4 de diciembre de 2017. [↑](#footnote-ref-119)
119. Artículo incorporado por el artículo décimo segundo de la Ordenanza Metropolitana No. 189 , de 4 de diciembre de 2017. [↑](#footnote-ref-120)
120. Artículo incorporado por el artículo décimo segundo de la Ordenanza Metropolitana No. 189 , de 4 de diciembre de 2017. [↑](#footnote-ref-121)
121. Artículo sustituído por el artículo tercero de la Ordenanza Metropolitana No. 189 de 2017 [↑](#footnote-ref-122)
122. Se propone una referencia general a la normativa en la materia, en función del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-123)
123. Artículo sustituído por el artículo cuarto de la Ordenanza Metropolitana No. 189 , de 4 de diciembre de 2017. [↑](#footnote-ref-124)
124. Artículo sustituído por el artículo quinto de la Ordenanza Metropolitana No. 189 , de 4 de diciembre de 2017. [↑](#footnote-ref-125)
125. Artículo sustituído por el artículo sexto de la Ordenanza Metropolitana No. 189, de 4 de diciembre de 2017. [↑](#footnote-ref-126)
126. Reforma contenida en el artículo séptimo de la Ordenanza Metropolitana No. 189, de 4 de diciembre de 2017. [↑](#footnote-ref-127)
127. Reforma contenida en el artículo séptimo de la Ordenanza Metropolitana No. 189, de 4 de diciembre de 2017. [↑](#footnote-ref-128)
128. Se propone referencia a la titulación del artículo, en función del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-129)
129. Se propone referencia a la titulación del artículo, en función del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-130)
130. Artículos incorporados por la Ordenanza Metropolitana No. 159 de 2011 [↑](#footnote-ref-131)
131. Reforma contenida en el artículo octavo de la Ordenanza Metropolitana No. 189 de 2017 [↑](#footnote-ref-132)
132. Artículo sustituído por el artículo noveno de la Ordenanza Metropolitana No. 189 de 2017 [↑](#footnote-ref-133)
133. Artículo sustituído por el artículo 10 de la Ordenanza Metropolitana No. 189, de 4 de diciembre de 2017. [↑](#footnote-ref-134)
134. Artículo sustituído por el artículo 11 de la Ordenanza Metropolitana No. 189, de 4 de diciembre de 2017. [↑](#footnote-ref-135)
135. Se propone la incorporación al artuculado de las disposiciones generales contenidas en la Ordenanza Metropolitana No. 189, de 4 de diciembre de 2017, para garantizar su vigencia dentro del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-136)
136. Se propone referencia a la titulación del artículo, en función del proceso de codificación. [↑](#footnote-ref-137)