

REGISTRO OFICIAL[®]
ÓRGANO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR



**CONCEJO DEL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO**

**ORDENANZA METROPOLITANA
Nº 037-2022**

**CODIFICACIÓN DEL CÓDIGO
MUNICIPAL**

TOMO IV

En el evento de superposición parcial, se consultará al peticionario si está dispuesto a optar por el área disponible. Si a pesar de haber sido legalmente notificado el peticionario no atendiere dicho requerimiento formulado por la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, en el término de 8 días y con el informe de la unidad de áridos y pétreos, la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio sentará la razón de tal hecho y dispondrá el archivo del expediente.

En caso de que el peticionario optare por el área disponible, en igual término que el señalado en el inciso anterior, efectuará las rectificaciones necesarias para fines de emisión del informe de la unidad de áridos y pétreos. Una vez que se cuente con el informe antes indicado, la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio emitirá la Resolución respectiva en el término de 15 días.

Si existiesen solicitudes para el otorgamiento de una misma área o que se superpongan total o parcialmente y que hubiesen sido presentadas a una misma hora, la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, en aplicación del derecho preferente, ingresará primeramente aquella petición del propietario del predio superficial, o en su defecto de la persona que hubiese presentado la autorización respectiva del titular del predio donde se desarrollaran las actividades.

Artículo 2419.- Otorgamiento del derecho minero.- La autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio otorgará el derecho minero mediante Resolución que contiene el título minero de concesión minera de Pequeña Minería o el permiso de minería artesanal que deberá contener: la ubicación geográfica con mención del lugar, parroquia, cantón, provincia o circunscripción territorial; denominación del área; coordenadas de los vértices de la concesión, plazo; nombre y apellidos completos del concesionario si es persona natural, o la denominación de la persona jurídica, de ser del caso; y demás disposiciones que haga constar la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio.

En dicho título se dispondrá la notificación al solicitante de la concesión minera o permiso de minería artesanal, a fin de que efectúe el pago de la tasa por servicios administrativos de inscripción correspondientes, dentro del término de 30 días contados a partir de la notificación de la Resolución contiene el título minero, hecho lo cual, el beneficiario deberá presentar a la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, para su inscripción en el Registro de Áridos y Pétreos.

En todos los casos del otorgamiento de títulos de concesiones mineras o permisos de minería artesanal, la no inscripción de los mismos en el Registro Minero, imputable al peticionario, por falta de pago de la tasa por servicios administrativos de inscripción, dentro del término de 30 días desde la notificación de la Resolución, previsto en este Título, determinará su invalidez de pleno derecho y el consecuente archivo del expediente así como la eliminación de la graficación catastral, sin necesidad de trámite ni requisito adicional de ninguna naturaleza.

SECCIÓN III

DE LA AUTORIZACIÓN METROPOLITANA PARA EXPLOTACIÓN DE ÁRIDOS Y PÉTREOS SU OTORGAMIENTO Y OTRAS CONSIDERACIONES

Artículo 2420.- Autorización metropolitana para explotación de áridos y pétreos.- La Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos es un acto administrativo municipal que emite la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, en función del uso de suelo que le permite al titular minero el derecho exclusivo para iniciar la ejecución de las actividades de explotación de materiales áridos y pétreos e instalar y operar plantas de clasificación y trituración para el tratamiento de dichos materiales áridos y pétreos y su comercialización en el Distrito Metropolitano de Quito, siempre y cuando las plantas y depósitos estén ubicadas dentro de los límites del área establecida en el título minero.

La Autorización Metropolitana se otorgará una vez obtenida la concesión minera o permiso artesanal para la explotación de materiales áridos y pétreos conforme el presente Título, ante la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio.

La persona natural o jurídica que dé tratamiento y comercialice materiales áridos y pétreos sin ser titular minero, necesariamente requerirá de una Licencia Única de Actividades Económicas LUAE que le autorice el ejercicio de dichas actividades.

Artículo 2421.- Solicitudes.- Las solicitudes para el otorgamiento de la Autorización Metropolitana para explotación de Áridos y Pétreos se presentará ante la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, siempre y cuando el peticionario haya obtenido previamente un derecho minero y éste se encuentre vigente.

Las solicitudes que se presentaren, deberán incluir los siguientes requisitos:

- a. Copia certificada del título minero o permiso de minería artesanal debidamente inscrito en el Registro Minero Nacional.
- b. Coordenadas catastrales, cuyos valores numéricos serán siempre múltiplos de cien tanto para las X como para las Y del punto de partida y de los demás vértices del polígono del área, de acuerdo con lo señalado en el artículo 32 de la Ley de Minería.
- c. Copia certificada de la Autorización Administrativa Ambiental otorgada por la Autoridad Ambiental competente.
- d. Geología del área minera, geoquímica, geofísica, sondeos y labores mineras.
- e. Estimación de reservas.
- f. Estudio de mercado que incluya los costos por impuestos aplicables.
- g. Proyecto de producción a corto y largo plazo.
- h. Diseño de explotación que incluya plan de cierre y abandono, que garantice la reparación integral de los ecosistemas afectados por la actividad.
- i. Evaluación de alternativas de transporte

- j. Análisis del tipo de material y su calidad otorgado por , un laboratorio certificado por la autoridad competente.
- k. Diseño vial respecto del acceso y salida del área minera.
- l. Selección de equipo y maquinaria a emplearse.
- m. Requerimiento de mano de obra profesional y no profesional.
- n. Autorización de la autoridad competente para uso y aprovechamiento de agua.
- o. Requerimiento y disponibilidad de energía y costo;
- p. Detalle de Infraestructura y facilidades en planos correspondientes;
- q. Reglamento Interno de salud ocupacional y seguridad minera;
- r. Análisis de factibilidad técnica-económica;
- s. Copias certificadas de los contratos suscritos sean estos de operación minera, cesión de derecho preferente o autorización para explotación.
- t. Nombre del asesor técnico: geólogo, ingeniero geólogo o ingeniero de minas del peticionario y referencia a su título profesional;
- u. A las solicitudes bajo la modalidad de condominio, cooperativas y asociaciones se acompañará la escritura pública que acredite la designación de procurador común;
- v. Comprobante de pago por derecho de trámite administrativo;
- w. Designación de lugar donde habrá de notificarse al solicitante; y,
- x. Firmas del peticionario o su representante o apoderado, según corresponda, y de su asesor técnico.

Las solicitudes para el otorgamiento de la autorización metropolitana para explotación de minería artesanal serán los arriba indicados, con excepción de los señalados en los literales d), e), k), o) y r), por tratarse de actividades excepcionales y de sustento.

Artículo 2422.- Inobservancia de requisitos y rectificaciones.- Las solicitudes que no contengan, los requisitos señalados, no se admitirán a trámite y, consecuentemente, no serán procesadas en el sistema administrativo y catastral informático minero.

Presentada la solicitud y atendidos que fueren sus requisitos, la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio remitirá a la unidad de áridos y pétreos, para que dentro del término de 15 días proceda con el análisis de la solicitud y emisión de un informe técnico. En caso de formularse observaciones sobre los documentos presentados la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, ordenará completar y/o aclarar la misma, concediéndose al peticionario el término de 20 días para el efecto. De no hacerlo así, se entenderá que el peticionario ha desistido de su solicitud, y se dispondrá el archivo de la misma y la devolución de la documentación

Con la documentación clara y completa y con el informe técnico de la unidad de áridos y pétreos, la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, en el término de 30 días deberá emitir el pronunciamiento para el otorgamiento para la Autorización Metropolitana para la Explotación de Materiales Áridos y Pétreos, previa aprobación de la Mesa Técnica.

Artículo 2423.- De la Mesa Técnica.- La Mesa Técnica estará conformada por los delegados de la siguientes entidades municipales: autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, quien la presidirá; la autoridad administrativa metropolitana a cargo de la movilidad; la autoridad administrativa metropolitana a cargo de la seguridad y riesgos; la autoridad administrativa metropolitana a cargo del ambiente; y otras que a criterio de la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio considerare necesario su pronunciamiento.

La Mesa Técnica se reunirá previa convocatoria de la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, conforme al reglamento de funcionamiento de dicha Mesa. En el día y hora señalados para la reunión ésta se iniciará con la presencia de la mitad más uno de los asistentes, quienes revisarán el informe técnico y la documentación entregada por el titular minero y emitirán el informe respectivo que constará en la correspondiente Acta. El funcionamiento de la Mesa Técnica se regulará mediante resolución de la misma.

Artículo 2424.- Otorgamiento de la Autorización Metropolitana para la explotación de áridos y pétreos.- En base al informe de la Mesa Técnica, la autoridad administrativa a cargo del territorio emitirá la resolución que otorgue o niegue la correspondiente Autorización Metropolitana para Explotación de Materiales Áridos y Pétreos.

En la resolución de autorización metropolitana para la explotación de materiales áridos y pétreos se dispondrá la notificación al solicitante a fin de que efectúe el pago de la tasa por servicios administrativos de inscripción, dentro del término de 30 días contados a partir de la notificación de la Resolución, hecho lo cual, el beneficiario deberá presentar a la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, la resolución protocolizada para su inscripción en el Registro de Áridos y Pétreos.

La no inscripción en el Registro de Áridos y Pétreos, imputable al peticionario, por falta de pago de la tasa por servicios administrativos de inscripción, dentro del término de 30 días a partir de la notificación de la Autorización Metropolitana para la explotación de Áridos y Pétreos, previsto en el presente Título, determinará su invalidez de pleno derecho.

En todos los casos del otorgamiento de títulos de concesiones mineras o permisos de minería artesanal, la no inscripción de los mismos en el Registro de Áridos y Pétreos, imputable al peticionario, por falta de pago de la tasa por servicios administrativos de inscripción, dentro del término previsto en este Título, determinará su invalidez de pleno derecho y el consecuente archivo del expediente así como la eliminación de la graficación catastral, sin necesidad de trámite ni requisito adicional de ninguna naturaleza.

Artículo 2425.- Notificación de inicio de explotación.- Una vez que el titular minero o el titular de un permiso artesanal, haya obtenido la Autorización Metropolitana para la explotación de Áridos y

Pétreos, deberá notificar a la autoridad administrativa a cargo del territorio el inicio de la explotación.

Con la notificación de Inicio de Explotación el titular minero deberá obtener en la administración zonal que le corresponda la Licencia Única para Actividades Económicas LUAE de conformidad con la normativa correspondiente.

SECCIÓN IV

OTRAS CONSIDERACIONES DE LOS DERECHOS MINEROS Y AUTORIZACIONES METROPOLITANAS PARA LA EXPLOTACIÓN DE ÁRIDOS Y PÉTREOS

Artículo 2426.- Tasa de servicios administrativos para trámite de otorgamiento de derechos mineros y obtención de la Autorización Metropolitana para Explotación de Áridos y Pétreos.- Los interesados que pretendan solicitar un derecho minero para la explotación de materiales áridos y pétreos, y posteriormente soliciten la Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos, pagarán por una sola vez y por cada solicitud, cinco (5) remuneraciones básicas unificadas por concepto de tasa de servicios administrativos para otorgamiento. El valor cancelado no será reembolsable y deberá ser depositado en la cuenta del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

No se aceptará a trámite solicitud alguna a la que no se hubiere anexado el respectivo comprobante de pago. Los costos restantes que demanden los demás actos administrativos de rigor, correrán a cargo del solicitante de la Autorización Metropolitana.

Para la renovación de la Autorización Metropolitana antes señalada pagarán por concepto de tasa de servicios administrativos para otorgamiento y por cada solicitud dos (2) remuneraciones básicas unificadas.

Artículo 2427.- Plazos de vigencia y renovación de los derechos mineros y de la Autorización Metropolitana para Explotación de Áridos y Pétreos.- El plazo de vigencia de los derechos mineros para la explotación de materiales áridos y pétreos tendrá una duración de hasta 25 años y el plazo de vigencia de los permisos artesanales tendrán una duración de 10 años, estos derechos podrán ser renovados por períodos iguales, siempre y cuando exista petición escrita del concesionario minero dirigida a la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, de conformidad con lo establecido en la normativa vigente.

La Autorización Metropolitana para explotación de Áridos y Pétreos tendrá un plazo de duración de 3 tres años, que podrá ser renovada por períodos iguales, siempre y cuando el beneficiario hubiere presentado antes del vencimiento de la Autorización, una petición escrita ante la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio y se encuentre vigente el derecho minero. Esta solicitud deberá cumplir con los requisitos y el procedimiento establecido en el presente Título para

el otorgamiento incluido el pago de la correspondiente tasa de servicios administrativos para otorgamiento.

Artículo 2428.- Protocolización y registro de las resoluciones de otorgamiento de derechos mineros de áridos y pétreos y de la Autorización Metropolitana.- Las resoluciones de otorgamiento de derechos mineros de materiales áridos y pétreos, y la Autorización Metropolitana de Explotación de Áridos y Pétreos, deberán protocolizarse en una de las notarías públicas del país, e inscribirse dentro del término de treinta días a partir de su otorgamiento en el Registro Minero de la autoridad metropolitana, previo el pago de una Remuneración Básica Unificada (1 RBU) por concepto de tasa de servicios administrativos de inscripción. El pago de la tasa de servicios administrativo de inscripción deberá ser depositado en la cuenta del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. La falta de inscripción o la inscripción hecha fuera de término, ocasionará la invalidez de la Resolución.

La Autoridad Metropolitana de Áridos y Pétreos deberá informar mensualmente al Ministerio Sectorial y a la Agencia de Regulación y Control Minero, el registro actualizado de los derechos mineros y Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos inscritas en el Registro de áridos y pétreos a su cargo.

Artículo 2429.- Unidad de medida y dimensión.- Para fines de aplicación del presente Título a, la unidad de medida para el otorgamiento de derechos mineros de materiales áridos y pétreos, y de la Autorización Metropolitana para explotación de Áridos y Pétreos, se denominará "hectárea minera". Esta unidad de medida corresponde planimétricamente a un cuadrado de cien metros por lado de la superficie del suelo, medido y orientado de acuerdo con el sistema de coordenadas UTM de la Proyección Transversa Mercator, en uso para la Carta Topográfica Nacional.

Se exceptúa de estas reglas, cuando el derecho minero y la Autorización Metropolitana colinda con áreas protegidas y/o con terrenos de otros propietarios y/o ríos, lagos y lagunas en cuyo caso se tendrá como límite del derecho minero y de la Autorización Metropolitana, la línea de frontera con otro cantón, o los linderos de las áreas protegidas y/o de las propiedades colindantes y/o ríos, lagos y lagunas, según sea el caso.

La dimensión o área de los derechos mineros para explotación de materiales áridos y pétreos, serán aquellas que establezca el régimen minero de concesión minera o permiso de minería artesanal en el que se encuentre, de conformidad con lo establecido en la Ley de Minería y sus reglamentos.

La dimensión o área de la Autorización Metropolitana para la explotación de áridos y pétreos será las que señale la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio de conformidad con el uso de suelo.

Artículo 2430.- Patente de conservación para concesión.- En base a lo dispuesto en la norma nacional, el beneficiario de un derecho minero y de una Autorización Metropolitana para

explotación de áridos y pétreos, pagará en el mes de marzo de cada año una patente municipal minera por cada hectárea o fracción de hectárea; equivalente al diez (10) por ciento de una remuneración básica unificada. No se otorgará prórroga para el pago de esta patente.

El primer pago de esta patente se efectuará dentro del término de treinta días, contados a partir de la fecha del otorgamiento del derecho minero; y, el monto se calculará proporcionalmente desde la fecha del otorgamiento hasta el 31 de diciembre del año calendario en curso.

Los beneficiarios de un derecho minero para materiales áridos y pétreos y de la Autorización Metropolitana, que obtuvieron una concesión minera para materiales de construcción y que se calificaron bajo el régimen especial de pequeña minería y los titulares de permisos artesanales, pagarán una patente de conservación para concesión equivalente al dos (2) por ciento de la remuneración mensual unificada, por hectárea o fracción de hectárea.

Los beneficiarios de la Autorización Metropolitana que obtuvieron permisos artesanales para materiales de construcción pagarán una patente de conservación para concesión por el permiso en la misma forma que los beneficiarios de un derecho minero bajo el régimen especial de pequeña minería.

Artículo 2431.- Informes auditados de producción.- A partir del otorgamiento del derecho minero y la Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos, los beneficiarios deberán presentar ante la unidad de áridos y pétreos, los informes de producción auditados en donde se presente de forma detallada y pormenorizada su producción, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Minería y sus reglamentos vigentes a la fecha de entrega de dichos Informes.

Artículo 2432.- De los regímenes aplicables y cambio de modalidad.- El otorgamiento de derechos mineros para la explotación de materiales áridos y pétreos, así como el cambio de modalidad de estos se sujetará a lo establecido en el Ley de Minería y en el Reglamento del Régimen Especial de Pequeña Minería y Minería artesanal en cuanto a volúmenes y dimensión. Todo trámite relacionado con la calificación del régimen y el cambio de modalidad, a solicitud del titular o de oficio, será de competencia de la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio. Las solicitudes para establecer el régimen aplicable así como para el cambio de modalidad deberán pagar la tasa de servicios administrativos para otorgamiento por una sola vez, cinco (5) remuneraciones básicas unificadas.

En el evento de que en el área materia del título de la concesión minera de explotación de materiales áridos y pétreos en los lechos de los ríos, lagos, lagunas y canteras ubicadas en el Distrito Metropolitano de Quito, como resultado de la labores mineras se efectuare la explotación de otras sustancias minerales no metálicas o metálicas, los concesionarios o contratistas están obligados a informar en forma inmediata del particular a la Autoridad Metropolitana a cargo del Territorio y a la Agencia de Regulación y Control Minero a fin de que ésta última proceda a realizar las acciones legales y administrativas que el caso amerite en coordinación con la Autoridad Metropolitana a

cargo del territorio.

A su vez, en el caso de que el Ministerio Sectorial hubiere otorgado concesiones mineras respecto de minerales metálicos o no metálicos ubicadas en el Distrito Metropolitano de Quito, y como resultado de las labores mineras, se hubiere encontrado en dichas concesiones; materiales áridos y pétreos en lechos de ríos, lagos, lagunas y canteras, los titulares de las mismas o los contratistas estarán obligados a informar del particular al Ministerio Sectorial, a la Agencia de Regulación y Control Minero y a la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, a fin de que se proceda a realizar las acciones legales y administrativas para la reforma del título de la concesión y al cambio de la modalidad concesional, mismas que, de ser pertinentes, determinarán el cambio, ampliación o traslado de la competencia sobre el control de la explotación de materiales áridos y pétreos al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

En todos aquellos casos, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, en los que fuere evidente la existencia de materiales áridos y pétreos en los lechos de ríos, lagos, lagunas y canteras y se hubieren otorgado títulos de concesiones respecto de minerales no metálicos, el Ministerio sectorial, con el informe de la Agencia de Regulación y Control Minero y del Instituto Nacional de Investigación Geológico, Minero, Metalúrgico, de oficio, enviará a la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio para que proceda, en virtud de su competencia, al cambio de la modalidad concesional así como a la Autorización, regulación y control de la explotación, de ser el caso, a partir de la fecha de inscripción del título en el Registro Minero y sobre la parte pertinente de la concesión.

SECCIÓN V

DEL CIERRE DE MINAS Y DE LAS CANTERAS ABANDONADAS Y SU USO

Artículo 2433.- Minas y canteras abandonadas.- Constituyen minas y canteras abandonadas aquellas áreas libres sobre las cuales se otorgó un derecho minero y éste se encuentra vencido por cumplimiento de plazo o aquellas áreas donde el titular del derecho minero no haya realizado actividades por más de doce (12) meses consecutivos sin comunicación a la autoridad; y, que estuvieron destinadas a la explotación, carga, cribado, trituración o clasificación de materiales áridos y pétreos y que se encuentran en una paralización evidente. Se exceptúan aquellas canteras suspendidas por disposición de autoridad competente y que cuentan con Autorización Metropolitana para explotación de materiales áridos y pétreos, concesión minera o permiso artesanal para explotación de materiales áridos y pétreos vigente.

Artículo 2434.- Declaratoria de abandono.- La Autoridad administrativa a cargo del Territorio previo informe de la unidad de áridos y pétreos, mediante resolución motivada declarará el abandono de la cantera y concederá un plazo al titular minero responsable para la presentación de un plan de cierre y abandono a la Autoridad Ambiental competente para su revisión y aprobación. En la misma resolución se notificarán los incumplimientos ambientales en caso de que hubieren, para su reparación integral o el inicio de las acciones legales a las que hubiere lugar, según sea el caso.

En el evento de que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito encontrare concesiones mineras abandonadas que constituyan pasivos ambientales, de conformidad con el artículo 5, literal p) del Libro VI del TULSMA y no sea posible la identificación de sus titulares; comunicará del particular a la Autoridad Ambiental Nacional quien será la encargada de verificar y evaluar los daños y pasivos ambientales e intervenir subsidiariamente en la remediación de estos así como repetir contra el causante en los casos determinados en la normativa aplicable.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito podrá considerar a las canteras declaradas abandonadas como sectores potenciales para servir como escombrera controlada; y por tanto, la entidad encargada de las escombreras, de ser su interés, deberá presentar el Plan de Cierre y obtener la Autorización Administrativa Ambiental para ese fin.

Los predios donde se ubiquen las canteras declaradas abandonadas en el caso de propiedad privada, podrán ser declarados de utilidad pública y expropiación cumpliendo los requisitos y respetando el debido proceso de conformidad con las leyes aplicables.

CAPÍTULO III

EXPLOTACIÓN ILEGAL DE MATERIALES ÁRIDOS Y PÉTREOS

SECCIÓN I

DE LA ACTIVIDAD ILEGAL DE LOS MATERIALES ÁRIDOS Y PÉTREOS

Artículo 2435.- Actividad ilegal de materiales áridos y pétreos.- Incurrirán en actividad ilegal de materiales áridos y pétreos quienes se dediquen a, extraer, transportar, cargar, clasificar, triturar y comercializar los materiales áridos y pétreos sin contar con un derecho minero reconocido u otorgado por la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, ni cuenten con la Autorización Metropolitana para la explotación de áridos y pétreos.

Artículo 2436.- Sanciones administrativas a la actividad ilegal de materiales áridos y pétreos.- Corresponde a la Agencia de Regulación y Control Minero o la autoridad del Gobierno Central competente, conforme la Ley de Minería; la aplicación de las sanciones administrativas a que hubiere lugar, a la persona natural o jurídica, o grupos de personas, nacionales o extranjeras, que no cuente con el respectivo derecho minero reconocido u otorgado por la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio y por tanto ejerzan actividad ilegal de materiales áridos y pétreos.

Sin perjuicio de lo señalado, la falta de Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos, estará sujeta a las sanciones establecidas en el presente Título u otras que fueren aplicables de conformidad con la normativa vigente.

Le corresponde a cualquier autoridad administrativa o de control metropolitana informar a la Agencia de Regulación y Control Minero, o a la autoridad del Gobierno Central competente, sobre presuntas actividades de minería ilegal para que tome conocimiento de la indicada irregularidad e inicie las acciones legales que estime pertinentes.

Las sanciones a las que haya lugar por el cometimiento de infracciones ambientales serán aplicadas conforme lo establece la normativa metropolitana_vigente, sin perjuicio de las acciones civiles y penales que correspondan.

CAPÍTULO IV

DERECHOS DE LOS BENEFICIARIOS DE LA AUTORIZACIÓN METROPOLITANA PARA EXPLOTACIÓN DE ÁRIDOS Y PETREOS

SECCIÓN I

CONTINUIDAD Y SUSPENSIÓN DE LAS ACTIVIDADES

Artículo 2437.- Derechos garantizados en la Autorización Metropolitana para Explotación de Áridos y Pétreos.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, la unidad de áridos y pétreos y la autoridad administrativa metropolitana a cargo del control, garantizará a los Beneficiarios de la Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos, la continuidad de las actividades autorizadas.

Artículo 2438.- Continuidad de las actividades.- Ninguna autoridad puede ordenar la suspensión de las actividades amparadas por una Autorización Metropolitana para la explotación de áridos y pétreos, salvo en los casos previstos en el artículo siguiente.

Artículo 2439.- Suspensión.- Las actividades que se realicen al amparo de una Autorización Metropolitana para la explotación de áridos y pétreos podrán ser suspendidas por la Autoridad Metropolitana de Control, en los siguientes casos:

- a. Por internación a otra Autorización Metropolitana u concesión minera para materiales de construcción;
- b. Cuando así lo exija la protección de la salud y vida de los trabajadores o de las comunidades ubicadas en el perímetro del área donde se realiza la actividad, según lo disponga la autoridad administrativa metropolitana de seguridad y riesgos, en cuyo caso la suspensión solamente podrá durar hasta que hayan cesado la causa o riesgo que la motivó;
- c. Cuando se verifique el incumplimiento a la Autorización Metropolitana para explotación de Áridos y Pétreos o Autorización Administrativa Ambiental o a la Licencia Única de Actividades Económicas por parte de la autoridad competente, o cuando la autoridad ambiental competente haya dispuesto su suspensión;
- d. Por impedir la inspección de las instalaciones u obstaculizar la misma a las instalaciones u operaciones en la Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos, a los

funcionarios debidamente autorizados por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y sus entidades adscritas;

e. Por no contar con la Autorización Metropolitana que faculte la actividad.

f. Por causas de fuerza mayor o caso fortuito debidamente justificadas.

La disposición de suspensión de actividades de explotación de los materiales áridos y pétreos será ordenada exclusivamente por la autoridad administrativa metropolitana a cargo del control, mediante resolución motivada.

La suspensión deberá guardar proporcionalidad y razonabilidad con la falta alegada, y deberá ordenarse de forma excepcional, sin violentar el interés público comprometido en la continuidad de los trabajos, y únicamente estará vigente hasta cuando se subsane la causa que la motivó; la autoridad administrativa metropolitana a cargo del control, previa inspección levantará la suspensión de oficio o a pedido de las Autoridades que solicitaron la suspensión.

SECCIÓN II

DE LAS INVASIONES Y DEL AMPARO ADMINISTRATIVO

Artículo 2440.- Sanción a invasores.- Los que con el propósito de obtener provecho personal o de terceros, individual o colectivamente, invadan las áreas donde se han otorgado derechos mineros para la explotación de materiales áridos y pétreos y la correspondiente Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos, atentando contra los derechos del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y/o de los Beneficiarios de las Autorizaciones Metropolitanas, previa resolución motivada, serán desalojados por la autoridad administrativa metropolitana a cargo del control con el apoyo de la fuerza pública nacional o metropolitana, sancionados con una multa de doscientos (200) remuneraciones básicas unificadas, el retiro de herramientas, equipos y producción obtenida, sin perjuicio de las acciones penales a que hubiere lugar.

Artículo 2441.- Amparo administrativo.- La Autoridad Metropolitana a cargo de Territorio, otorgará amparo administrativo a los beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de materiales áridos y pétreos, ante denuncias de internación, despojo, invasión o cualquier otra forma de perturbación que impida el ejercicio de sus actividades, de conformidad con lo establecido en la Ley de Minería y sus reglamentos como norma supletoria.

Artículo 2442.- Deberes de colaboración.- El Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano de Quito y la autoridad administrativa metropolitana a cargo del control tiene el deber de colaboración con la unidad de áridos y pétreos para la adecuada ejecución del amparo administrativo.

Artículo 2443.- Potestad de ejecución.- El funcionario responsable de la unidad de áridos y pétreos adoptará las medidas que fueren necesarias para el cumplimiento de sus actos, pudiendo inclusive solicitar el auxilio de la fuerza pública. Podrá también ejecutar en forma subsidiaria los actos que el obligado no hubiere cumplido a costa de éste. En este evento, se recuperarán los valores invertidos

por la vía coactiva, de conformidad con los procedimientos previstos en el ordenamiento jurídico metropolitano.

CAPÍTULO V
DE LAS OBLIGACIONES DE LOS TITULARES DE DERECHOS MINEROS Y
BENEFICIARIOS DE LA AUTORIZACIÓN METROPOLITANA PARA LA EXPLOTACIÓN
DE ÁRIDOS Y PÉTREOS

SECCIÓN I
DE LAS OBLIGACIONES EN GENERAL

Artículo 2444.- Obligaciones.- La autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio a través de la unidad de áridos y pétreos y de la autoridad administrativa metropolitana a cargo del control, controlarán en forma general y técnica que las actividades que se desarrollen al amparo de los derechos mineros de materiales áridos y pétreos y de la Autorización Metropolitana para la explotación de Áridos y Pétreos, cumplan las disposiciones del presente Título y leyes aplicables en lo referente a obligaciones laborales, de seguridad e higiene, prohibición del trabajo infantil, resarcimiento de daños y perjuicios, colocación, conservación y alteración de hitos demarcatorios, mantenimiento y acceso a registros e instalaciones, empleo de personal nacional, capacitación de personal, apoyo al empleo local, protección ambiental, conservación de flora y fauna, protección del ecosistema, cierre de minas, pago de tasas, patentes, regalías; calidad de los materiales áridos y pétreos.

Artículo 2445.- Obligaciones laborales.- Las obligaciones de orden laboral contraídas por los Beneficiarios de derechos mineros para la explotación de materiales áridos y pétreos y de la Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos con sus trabajadores, serán de su exclusiva responsabilidad y de ninguna manera se harán extensivas al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Los trabajadores vinculados a la explotación de áridos y pétreos recibirán el porcentaje de utilidades de conformidad con lo establecido en la Ley de Minería y sus reglamentos.

Artículo 2446.- Seguridad, salud e higiene ocupacional.- Los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de áridos y pétreos tienen la obligación de preservar la salud mental y física y la vida de su personal técnico y de sus trabajadores, aplicando las normas de seguridad e higiene previstas en las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, dotándoles de servicios de salud y atención permanente, además, de condiciones higiénicas y cómodas en las instalaciones y campamentos.

Los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de áridos y pétreos están obligados a tener aprobado y en vigencia un Reglamento de Seguridad y Salud Ocupacional y el Reglamento Interno de Trabajo, sujetándose

a las disposiciones del Reglamento de Seguridad Minera y demás Reglamentos pertinentes que para el efecto dictaren las autoridades mineras del Gobierno Central.

Artículo 2447.- Prohibición de trabajo infantil.- Se prohíbe el trabajo de niños, niñas o adolescentes a cualquier título en toda actividad de explotación de áridos y pétreos, de conformidad a lo que establece el numeral 2 del artículo 46 de la Constitución de la República, su incumplimiento será sancionado de conformidad con lo establecido en la Ley de Minería y sus reglamentos; la reincidencia en el cometimiento de esta infracción será causal de caducidad del derecho minero de materiales áridos y pétreos y consecuentemente la Autorización Metropolitana, sin perjuicio de las acciones que adopte el Ministerio Sectorial y demás organismos de protección de niños, niñas y adolescentes.

Artículo 2448.- Resarcimiento de daños y perjuicios.- Los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de áridos y pétreos, están obligados a ejecutar sus labores con métodos y técnicas que minimicen los daños al recurso suelo, al ambiente, al patrimonio natural y cultural, a concesiones mineras y permisos de minería artesanal colindantes, a terceros y, se verán obligados, a compensar, indemnizar y/o reparar cualquier daño o perjuicio que causen durante la realización de sus actividades de explotación de materiales áridos y pétreos.

La inobservancia de los métodos y técnicas a que se refiere el inciso anterior se considerará como causal de suspensión de las actividades; además de las sanciones administrativas correspondientes.

Artículo 2449.- Colocación y conservación de hitos demarcatorios.- Los beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de áridos y pétreos tienen la obligación de colocar y conservar los hitos demarcatorios, bajo sanción de multa de 20 remuneraciones básicas unificadas y caducidad del derecho minero.

Artículo 2450.- Alteración de hitos demarcatorios.- Los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de los mismos no deben alterar o trasladar los hitos demarcatorios de los límites de sus Autorizaciones, so pena de sanción a pagar una multa de 20 remuneraciones básicas unificadas, sin perjuicio de las acciones penales a que hubiere lugar. La misma sanción se impondrá a quienes derriben, alteren o trasladen hitos demarcatorios de Autorizaciones Metropolitanas para explotación de áridos y pétreos.

La reincidencia en la alteración o traslado de hitos demarcatorios de los límites de sus Autorizaciones, tendrá como sanción pagar una multa de 100 remuneraciones básicas unificadas y de inicio del proceso de caducidad del derecho y revocatoria de la autorización metropolitana.

Artículo 2451.- Mantenimiento y acceso a registros.- Los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de áridos y pétreos se encuentran obligados a:

- a. Mantener registros contables, financieros, técnicos, de empleo, datos estadísticos de producción, de avance de trabajo, consumo de materiales, energía, agua y otros que reflejen adecuadamente el desarrollo de sus operaciones; y,
- b. Facilitar el acceso de funcionarios debidamente autorizados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a los libros y registros referidos en el literal anterior, a efecto de evaluar las actividades realizadas.

Artículo 2452.- Inspección de instalaciones.- Los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de áridos y pétreos están obligados a permitir la inspección de sus instalaciones u operaciones, a los funcionarios debidamente autorizados por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y sus entidades adscritas vinculadas a la regularización y control de áridos y pétreos. Dichas inspecciones no podrán interferir en ningún caso el normal desarrollo de los trabajos mineros. De no permitir la inspección u obstaculizar la misma, la persona que ejerza las funciones competentes, deberá informar a la autoridad administrativa metropolitana de control, la cual, una vez verificado los hechos podrá suspender las actividades mineras para que se lleve a efecto la inspección.

Artículo 2453.- Empleo de personal nacional.- Los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de áridos y pétreos están obligados a emplear personal ecuatoriano en una proporción no menor del 80% para el desarrollo de sus operaciones, conforme lo establece la Ley de Minería. Del porcentaje restante se preferirá al personal técnico especializado ecuatoriano, de no existir se contratará personal extranjero, el cual deberá cumplir con la legislación ecuatoriana vigente.

Artículo 2454.- Capacitación de personal.- Los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de áridos y pétreos están obligados a mantener procesos y programas permanentes de entrenamiento y capacitación para su personal a todo nivel. Dichos programas deben ser comunicados periódicamente a la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio y demás entidades requirentes.

Artículo 2455.- Apoyo al empleo local y formación de técnicos y profesionales.- Los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de áridos y pétreos preferentemente contratarán trabajadores residentes en las localidades y zonas aledañas a sus actividades y mantendrán una política de recursos humanos y bienestar social que integren a las familias de los trabajadores.

Asimismo, en coordinación con la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio y demás entidades requirentes, los beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de materiales áridos y pétreos acogerán en sus actividades a estudiantes de tercer nivel de educación en carreras afines al manejo y gestión de los recursos naturales no renovables para que realicen

prácticas y pasantías profesionales y pre profesionales, proporcionándoles las facilidades que fueren necesarias.

Y todas aquellas obligaciones establecidas en la normativa y el presente Título.

SECCIÓN II

DE LAS OBLIGACIONES RESPECTO DE LA CALIDAD DE LOS MATERIALES

Artículo 2456.- De los análisis de la calidad.- Los beneficiarios de las Autorizaciones Metropolitanas para explotación de áridos y pétreos, tienen la obligación de presentar anualmente los resultados de los análisis y ensayos de calidad a los materiales áridos y pétreos destinados a la comercialización o elaboración de sus productos finales, en laboratorios especializados para realizar este tipo de análisis.

Sin perjuicio de otros análisis, se realizarán como mínimo los siguientes:

- Composición Granulometría (Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 696).
- Densidad Aparente (Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 836).
- Presencia de Materiales Finos (Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 697).
- Normas técnicas para Áridos utilizados en la elaboración de Hormigones (Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 694).
- Resistencia a la Compresión Simple.
- Resistencia a la abrasión (Requisito Norma INEN <50%).
- Impurezas orgánicas (Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 855).
- Desgaste a los Sulfatos (Requisito Norma INEN < 12%).

Dichos análisis de calidad de los materiales también deberán realizarse y presentarse a la autoridad metropolitana cuando se evidencie cambio geológico en el material que se está explotando o a petición de la autoridad.

Artículo 2457.- De los resultados.- Los resultados de los análisis y ensayos realizados a los materiales de cada Autorización Metropolitana deberán ser exhibidos de forma obligatoria en pancartas o letreros ubicados en lugares visibles del área, para asegurar que los compradores o usuarios de dichos materiales tengan la información exacta de la calidad de los materiales que se comercializan o que se utilizan en la elaboración de los productos que se ofertan.

La autoridad administrativa metropolitana a cargo las competencias de regulación, autorización y control de la explotación de materiales áridos y pétreos exhibirá, en un sitio de acceso público permanente, los resultados de los análisis y ensayos de materiales de los beneficiarios de autorizaciones.

SECCIÓN III DE LAS OBLIGACIONES AMBIENTALES

Artículo 2458.- Obligaciones generales.- Toda acción relacionada a la gestión ambiental para la explotación de materiales áridos y pétreos deberá planificarse y ejecutarse sobre la base de los principios de sustentabilidad, equidad, consentimiento informado previo, representatividad validada, coordinación, precaución, prevención, mitigación, y remediación de impactos negativos, solidaridad, corresponsabilidad, cooperación, reciclaje y reutilización de residuos, conservación de recursos en general, minimización de residuos, uso de tecnologías más limpias, tecnologías alternativas ambientalmente responsables y respeto a los derechos colectivos y a las culturas y prácticas tradicionales y posesiones ancestrales. Igualmente deberán considerarse los impactos ambientales de cualquier producto, industrializados o no, durante su ciclo de vida.

Artículo 2459.- Protección ambiental.- Los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de Autorizaciones Metropolitanas para explotación de áridos y pétreos deberán acatar en el ejercicio de sus actividades las normas, procedimientos, procesos y subprocesos, para prevenir, controlar, mitigar, rehabilitar, remediar y compensar los efectos que las actividades de explotación de áridos y pétreos puedan tener sobre el ambiente y hacia las personas o comunidades que habitan en el área de influencia del proyecto.

Artículo 2460.- Autorización Administrativa Ambiental.- Los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de Autorizaciones Metropolitanas para la explotación de Áridos y Pétreos, previo al inicio de cualquiera de sus actividades relacionadas, deberán contar con la Autorización Administrativa Ambiental correspondiente conferida por la Autoridad Ambiental competente, a efectos de regularizar, prevenir, mitigar, controlar y reparar los impactos ambientales y sociales derivados de sus actividades, para lo cual se sujetarán a la normativa ambiental aplicable.

Artículo 2461.- Responsabilidad.- Los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de Autorizaciones Metropolitanas para la explotación de áridos y pétreos serán responsables civil, penal y administrativamente por las actividades y operaciones que ejecuten ante las autoridades competentes y los ciudadanos en general, por lo tanto, será de su directa y exclusiva responsabilidad la aplicación y cumplimiento de la normativa ambiental aplicable y en particular de las medidas de prevención, mitigación, compensación, seguimiento, control, remediación, reparación, cierres parciales, totales y abandonos, sin perjuicio de la responsabilidad que solidariamente puedan tener sus contratistas.

Se establece además la responsabilidad señalada a los contratistas o asociados del titular. Por lo tanto, si la actividad observada es ejecutada por contratistas o asociados del titular o beneficiario, la responsabilidad por la acción observada recae solidariamente entre estos y el titular y/o el beneficiario.

Artículo 2462.- Del establecimiento de la cobertura por riesgos ambientales.- La regularización ambiental para los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de Autorizaciones Metropolitanas para explotación de áridos y pétreos, comprenderá entre otras condiciones establecidas en la normativa ambiental aplicable, el establecimiento de una póliza o garantía de fiel cumplimiento del plan de manejo ambiental, equivalente al 100% del costo del mismo, para enfrentar posibles incumplimientos al plan de manejo ambiental, relacionadas con la ejecución del proyecto licenciado.

No se exigirá esta garantía o póliza cuando los ejecutores del proyecto, obra actividad sean entidades del sector público o empresas cuyo capital suscrito pertenezca, por lo menos a las dos terceras partes a entidades de derecho público o de derecho privado con finalidad social o pública.

Sin embargo, la entidad ejecutora responderá administrativa, civilmente y penalmente por el cabal y oportuno cumplimiento del plan de manejo ambiental del proyecto, obra o actividad licenciada y de las contingencias que puedan producir daños ambientales o afectaciones a terceros, de acuerdo a lo establecido en la normativa aplicable.

Artículo 2463.- Control de la obligación de revegetación y reforestación.- En el evento de que la explotación de materiales áridos y pétreos requiriera de trabajos que obliguen al retiro de la capa vegetal y la tala de árboles, los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de Autorizaciones Metropolitanas para explotación de áridos y pétreos, tendrán la obligación de proceder a la revegetación y reforestación de dicha zona, preferentemente con especies nativas, conforme lo establecido en la normativa ambiental y al plan de manejo ambiental. La Autoridad Ambiental competente controlará el cumplimiento de esta obligación.

Artículo 2464.- Transferencia de dominio predios, cesión y transferencia de derechos mineros y Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos.- En caso de que las propiedades donde se ubican los derechos mineros y las Autorizaciones Metropolitanas para explotación de áridos y pétreos sean enajenadas, permutadas o donadas por el propietario del predio y que además es titular o beneficiario de tal Autorización; este podrá ceder y transferir el derecho minero al nuevo propietario; o, renunciar a dicho derecho minero de manera expresa.

El derecho minero es susceptible de cesión y transferencia, sin embargo, la Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos es intransferible, así entonces el nuevo propietario y/o beneficiario de la cesión y transferencia del derecho minero, deberá tramitar una nueva Autorización para la ejecución de actividades de explotación de áridos y pétreos.

La solicitud de cesión y transferencia del derecho minero deberá ser autorizada por la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, previo informe favorable de la unidad de áridos y pétreos; dicha autorización constituirá habilitante para la escritura de cesión y transferencia de derechos mineros, la cual se inscribirá en el Registro de Áridos y Pétreos a cargo de la unidad de

áridos y pétreos. La solicitud de cesión y transferencia de derechos mineros, estará sujeta al pago de la tasa de servicios administrativos de trámite de otorgamiento.

En caso de que existan pasivos ambientales evidentes en el área motivo de la cesión y transferencia de derechos mineros o de la nueva autorización metropolitana para explotación de áridos y pétreos, el ex titular o beneficiario presentará a la autoridad administrativa ambiental competente para la aprobación respectiva, un plan de remediación para rehabilitar, remediar y reparar los pasivos ambientales, en caso de haberlos. Caso contrario, no se otorgará la nueva autorización metropolitana para explotación de áridos y pétreos y el nuevo beneficiario será el responsable de la presentación del plan de remediación ante la autoridad ambiental competente, su incumplimiento será causal de caducidad del derecho minero sin perjuicio de las acciones civiles y penales a las que hubiere lugar.

Artículo 2465.- Cierre de minas.- Cuando por agotamiento de las reservas de materiales áridos y pétreos, o por cualquier causa se produzca el cierre de la mina, deberán realizarse adecuadamente las operaciones de desmantelamiento de campamentos, viviendas, maquinarias, equipos, obras de infraestructura, servicios instalados, y otros, de acuerdo a lo establecido en el plan de manejo ambiental y específicamente en el plan de cierre de mina respectivo debidamente aprobado por la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio.

El área será reacondicionada de acuerdo a lo establecido en los estudios ambientales presentados y de acuerdo a las condiciones naturales del entorno, contando con la debida aprobación por parte de la autoridad ambiental competente. Asimismo, se podrá adecuar para su uso con otros fines, especialmente culturales o recreativos, sin perjuicio de su uso como escombrera de conformidad con lo establecido en el presente Título, previa coordinación y autorización de las autoridades competentes.

Los titulares y ex titulares o beneficiarios y ex beneficiarios que hubieren producido daños al ambiente, a los sistemas ecológicos, alteraciones o pasivos ambientales, serán responsables de la remediación, compensación y reparación de los daños causados por efecto de sus actividades mineras realizadas antes y después del cierre de operaciones, respectivamente, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y/o penales a las que hubiere lugar. Las responsabilidades por los daños ambientales producidos en el desarrollo del proyecto son imprescriptibles.

Artículo 2466.- Vencimiento del plazo o caducidad.- En caso de producirse el vencimiento del plazo o la declaratoria de caducidad del derecho minero y consecuentemente la revocatoria de la Autorización Metropolitana para explotación de Áridos y Pétreos, la responsabilidad del Beneficiario por daños ambientales implicará la obligación de remediación, reparación y restauración de los ecosistemas e indemnización a las personas y comunidades, si hubiere lugar a ello, de conformidad a la normativa ambiental aplicable.

Artículo 2467.- Reducción o renuncia de la Autorización Metropolitana para Explotación de Áridos y Pétreos.- El beneficiario deberá informar a la Autoridad Ambiental competente con la

reducción o renuncia de la Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos para efectos de determinar los pasivos ambientales que quedarán bajo su responsabilidad, los cuales deberán ser remediados conforme a la normativa ambiental aplicable.

Artículo 2468.- Normativa aplicable en materia ambiental.- Los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de áridos y pétreos estarán sujetos al cumplimiento de las disposiciones de las ordenanzas expedidas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en materia ambiental, y a la regulación, seguimiento, control y régimen sancionatorio establecido en las mismas, así como en la normativa ambiental nacional aplicable.

SECCIÓN IV DEL PAGO DE REGALÍAS

Artículo 2469.- Regalías a la explotación de áridos y pétreos.- Corresponde al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito el derecho a recaudar el pago de regalías por parte de los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de Áridos y Pétreos, de conformidad con lo establecido en la Ley de Minería, sus reglamentos, el presente Título y la normativa técnica que dictare para el efecto el Municipio.

Las regalías que deberán pagar los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de áridos y pétreos, serán pagadas semestralmente en los meses de marzo y septiembre de cada año, y serán las siguientes:

- 3% del costo de producción por volumen explotado, para explotaciones de hasta 500 toneladas métricas por día a cielo abierto en roca dura (cantera); o, hasta 800 metros cúbicos en terrazas aluviales, pequeña minería;
- 4% del costo de producción por volumen explotado, para explotaciones de hasta 1.000 toneladas métricas por día a cielo abierto en roca dura (cantera); o, hasta 1.600 metros cúbicos en terrazas aluviales, mediana minería; y,
- 5% del costo de producción por volumen explotado, para explotaciones mayores que 1.000 toneladas métricas por día a cielo abierto en roca dura (cantera); o, mayores que 1.600 metros cúbicos en terrazas aluviales, gran minería.

Los montos del pago de las regalías deberán estar debidamente justificados con los informes semestrales auditados de producción y se pagarán en forma adicional al pago correspondiente del impuesto a la renta; del porcentaje de utilidades atribuidas al Estado; y, del impuesto al valor agregado determinado en la normativa tributaria vigente a la fecha debida de entrega de los informes.

La evasión del pago de regalías, será causal de caducidad del derecho minero y de la Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos, sin perjuicio de los efectos civiles y penales a que hubiere lugar.

La explotación de áridos y pétreos que se realice al amparo de un Permiso de Minería Artesanal está exenta del pago de regalías pero no de las tasas por servicios administrativos que se generen por trámites administrativos y otros relacionados con la conservación de los derechos mineros establecidos en el presente Título.

CAPÍTULO VI DE LOS PERMISOS EMERGENTES Y DE LAS SERVIDUMBRES

SECCIÓN I DE LOS PERMISOS EMERGENTES

Artículo 2470.- Permisos emergentes a colindantes.- Los beneficiarios de Autorizaciones Metropolitanas para explotación de materiales áridos y pétreos permitirán a los propietarios de los predios vecinos o a los Beneficiarios de Autorizaciones colindantes el ingreso a sus instalaciones y frentes de explotación, en las siguientes circunstancias:

- a. Cuando exista fundado peligro de que los trabajos que se realizan puedan generar algún daño al predio colindante;
- b. Cuando los derrumbes o deterioros en los frentes de explotación y demás instalaciones pudieran ser reparados más fácil y oportunamente desde los frentes de explotación o instalaciones vecinas, o se tuviera que abrir comunicaciones temporales. En todo los casos, los costos correrán por cuenta exclusiva del Beneficiario solicitante del permiso; y,
- c. Cuando exista sospecha de internación.

Si este permiso fuere denegado, el interesado podrá acudir a la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio para obtenerlo.

SECCIÓN II DE LAS SERVIDUMBRES

Artículo 2471.- Servidumbres.- Desde el momento en que se otorgan derechos mineros de materiales áridos y pétreos así como las Autorizaciones Metropolitanas para explotación de áridos y pétreos; los predios superficiales vecinos colindantes están sujetos a las servidumbres de tránsito que se establecerán de conformidad con la Ley y disposiciones siguientes.

Artículo 2472.- Uso de caminos.- Todo camino construido por los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de Áridos y Pétreos podrá ser utilizado por otro titular de derecho minero y Beneficiario de una

Autorización Metropolitana para explotación de Áridos y Pétreos; los costos de reparación y mantenimiento del camino se repartirán entre todos los usuarios de manera proporcional.

Artículo 2473.- Servidumbres voluntarias y convenios.- Los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de áridos y pétreos procurarán convenir de mutuo acuerdo las servidumbres voluntarias necesarias para facilitar el acceso a sus áreas mineras con los propietarios de los predios colindantes.

Artículo 2474.- Servidumbres sobre concesiones mineras colindantes que cuenten con Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos.- Para dar o facilitar acceso a los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de Áridos y Pétreos podrán constituirse servidumbres sobre otros derechos mineros de materiales áridos y pétreos así como de Autorizaciones Metropolitanas para explotación de Áridos y Pétreos.

Artículo 2475.- Indemnización por perjuicios.- Las servidumbres se constituyen previa determinación del monto de la indemnización por el perjuicio que se causare al propietario del predio o al titular de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas para explotación de áridos y pétreos del predio sirviente, y no podrá ejercitarse mientras no se consigne previamente el valor de la misma al afectado. La indemnización comprenderá el daño emergente y el lucro cesante.

Artículo 2476.- Constitución, extinción y gastos de servidumbres.- La constitución de la servidumbre sobre predios, Autorizaciones Metropolitanas para explotación de Áridos y Pétreos o concesiones mineras se otorgará mediante escritura pública cuando es voluntaria y con acuerdo mutuo que deberá ser inscrita en el Registro de Áridos y Pétreos así como en el Registro de la Propiedad. En caso de que la servidumbre sea ordenada por resolución de la autoridad metropolitana a cargo del territorio se protocolizará en cualquiera de las notarías públicas del país y también deberá inscribirse en el Registro Minero Nacional.

Estas servidumbres se extinguen con el derecho minero y consecuentemente con las Autorizaciones Metropolitanas para Explotación de Áridos y Pétreos y no pueden aprovecharse con fines distintos de aquellos propios de la respectiva Autorización.

Los gastos que demande la constitución de estas servidumbres serán de cuenta exclusiva del beneficiario de la servidumbre.

CAPÍTULO VII
DE LA EXTINCIÓN DE LAS AUTORIZACIONES METROPOLITANAS PARA
EXPLOTACIÓN DE ÁRIDOS Y PÉTREOS Y DE LA CADUCIDAD DE DERECHOS MINEROS

SECCIÓN I
DEL VENCIMIENTO DE PLAZO DE VIGENCIA Y CADUCIDAD DE LOS DERECHOS
MINEROS PARA MATERIALES ÁRIDOS Y PÉTREOS Y DE LA AUTORIZACIÓN
METROPOLITANA PARA EXPLOTACIÓN DE ÁRIDOS Y PÉTREOS

Artículo 2477.- Vencimiento del plazo.- Los derechos mineros para la explotación de materiales de áridos y pétreos se extinguen por la expiración del plazo otorgado o el de su prórroga. La autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio ordenará la cancelación en los respectivos registros y eliminación de la graficación en la base de datos alfa numérica a una vez cumplido el plazo de vigencia de un derecho minero o en el caso de que el titular no haya solicitado la renovación respectiva.

Vencido el plazo del derecho minero no podrá obtenerse o renovarse la Autorización Metropolitana para Explotación de Áridos y Pétreos.

Artículo 2478.- Caducidad de los derechos mineros.- La autoridad administrativa metropolitana a cargo de territorio, en ejercicio de su jurisdicción y competencia podrá declarar la caducidad de los derechos mineros en el caso que sus titulares hayan incurrido en la causales de caducidad establecidas en la Ley de Minería y sus reglamentos vigentes a la fecha de la declaratoria.

En todo procedimiento de declaración de caducidad se asegurará el derecho al debido proceso que incluye las garantías básicas consagradas en la Constitución de la República del Ecuador. El proceso de declaración de caducidad podrá iniciarse de oficio por la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, por denuncia de un tercero debidamente fundamentada e investigada por dicha Autoridad o a petición de otras instituciones que tengan relación con la actividad minera.

El informe técnico sobre los fundamentos de hecho para el sustento de la declaración de caducidad, será realizado por la unidad de áridos y pétreos.

El procedimiento administrativo que deberá aplicar la autoridad administrativa metropolitana de territorio será el contemplado en la Ley de Minería y sus reglamentos.

El Beneficiario podrá interponer las acciones y recursos previstos en el Código Orgánico Administrativo, sin perjuicio de las acciones legales y constitucionales a las que hubiere lugar.

Artículo 2479.- Efectos de la caducidad.- La declaratoria de caducidad del derecho minero en firme, producirá la revocatoria de la Autorización Metropolitana para Explotación de Áridos y Pétreos, sin derecho a pago ni compensación de ninguna naturaleza al ex beneficiario.

La responsabilidad del Beneficiario por daños ambientales implica la obligación de remediación y reparación de los ecosistemas e indemnización a las personas y comunidades, si hubiere lugar a ello, de conformidad a la normativa ambiental aplicable.

Artículo 2480.- Inhabilidad para solicitar la Autorización Metropolitana para Explotación de Áridos y Pétreos.- Las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras que no mantienen un derecho minero vigente no podrán obtener una Autorización metropolitana para explotación de materiales áridos y pétreos.

Así mismo, los que hubieren perdido su calidad de Beneficiario de Autorizaciones Metropolitanas para explotación de áridos y pétreos debido al incumplimiento de una o más obligaciones derivadas de la Autorización Metropolitana, no podrán volver a obtener un derecho minero de materiales áridos y pétreos ni Autorización Metropolitana dentro de la jurisdicción del Distrito Metropolitano de Quito, en el plazo de tres años desde que se haya ejecutoriado el correspondiente acto administrativo de caducidad de dicha Autorización Metropolitana.

SECCIÓN II

DE LA REDUCCIÓN Y RENUNCIA DEL DERECHO MINERO Y DE LA AUTORIZACIÓN METROPOLITANA PARA EXPLOTACIÓN DE ÁRIDOS Y PÉTREOS

Artículo 2481.- Facultad de los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos y beneficiarios de autorizaciones metropolitanas.- En cualquier tiempo durante la vigencia del derecho minero de materiales áridos y pétreos y de una Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos, sus Beneficiarios podrán reducirlas o renunciar totalmente a ellas, siempre y cuando dichas renunciaciones o reducciones no afecten derechos de terceros, mediante solicitud ante la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio.

La renuncia da lugar a la cancelación de la inscripción del derecho minero de materiales áridos y pétreos, de la Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos en el Registro Minero Nacional y la eliminación de la graficación en la base de datos alfa numérica.

En el caso de reducción, se procederá a marginar en el Registro Minero Nacional y graficar en la base de datos alfa numérica el área que subsiste a favor del titular del derecho minero y beneficiario de la Autorización Metropolitana.

El beneficiario deberá informar a la Autoridad Ambiental competente con la reducción o renuncia de la Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos para efectos de determinar los pasivos ambientales que serán de su responsabilidad, los cuales deberán ser remediados conforme a la normativa ambiental aplicable.

SECCIÓN III

DE LA NULIDAD DE LOS DERECHOS MINEROS Y DE LAS AUTORIZACIONES METROPOLITANAS PARA EXPLOTACIÓN DE ÁRIDOS Y PÉTREOS

Artículo 2482.- Nulidad de los derechos mineros y de la Autorización Metropolitana.- Serán nulos los derechos mineros de materiales áridos y pétreos y de las Autorizaciones Metropolitanas para explotación de áridos y pétreos otorgadas en contravención a las disposiciones del presente Título y la normativa nacional aplicable. También será nulo el derecho minero de materiales áridos y pétreos y de la Autorización Metropolitana superpuesta a otra autorización legalmente otorgada e inscrita en el Registro Minero Nacional.

Artículo 2483.- Declaratoria de nulidad.- Es de competencia de la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio conocer y resolver la nulidad de un derecho minero de materiales áridos y pétreos y de la Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos de oficio o por denuncia de terceros perjudicados.

Artículo 2484.- Derecho de propiedad sobre bienes.- El extitular de derecho minero y Beneficiario de la Autorización no pierde su derecho de propiedad sobre el predio, ni las edificaciones, maquinarias, instalaciones y demás elementos de trabajo que se encuentren en el área minera y de la Autorización Metropolitana, los que podrán ser retirados o reutilizados bajo su propio costo.

CAPÍTULO VIII

DE LOS CONTRATOS DE OPERACIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN DE ÁRIDOS Y PÉTREOS

SECCIÓN I

DE LAS NORMAS APLICABLES Y DE LOS REQUISITOS DE LOS CONTRATOS

Artículo 2485.- Contratos de operación.- Los contratos de operación para la explotación de áridos y pétreos, constituyen acuerdos de voluntades celebrados entre titulares de derechos mineros con operadores mineros o contratistas; que se suscriben para la explotación de materiales áridos y pétreos para pequeña minería o minería artesanal, mismos que incluirán de manera obligatoria, estipulaciones expresas sobre responsabilidad socio ambiental, participación estatal, laboral, tributaria, de seguridad minera y de mediación y arbitraje contempladas en la Ley.

Artículo 2486.- Operadores o contratistas.- Son operadores mineros o contratistas, aquellas personas naturales o jurídicas que hubieren celebrado contratos o subcontratos de operación minera, con titulares de derechos mineros. Los contratos de operación para la explotación de áridos y pétreos deberán ser comunicados a la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio para su registro e información a la Autoridad Ambiental competente, para fines de seguimiento y control de los contratistas.

Los operadores mineros deberán obtener la correspondiente Autorización Metropolitana para la Explotación de Áridos y Pétreos, cuando no fuesen titulares de derechos mineros.

Artículo 2487.- Otros contratos y normas aplicables.- Los contratos establecidos en este capítulo así como todo contrato entre Beneficiarios de un derecho minero de materiales áridos y pétreos y de Autorizaciones Metropolitanas para la explotación de áridos y pétreos o de estos con terceros, relativos a actividades de explotación de áridos y pétreos, se sujetarán a la Ley de Minería, sus reglamentos, al presente Título y a las normas del Código Civil; deberá ser comunicado a la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio e inscrito en el Registro Nacional Minero en el término de 30 días contados a partir de su suscripción.

SECCIÓN II

DEL DERECHO PREFERENTE Y DE LA COMPRA VENTA DE PREDIOS DONDE SE HAN OTORGADO AUTORIZACIONES METROPOLITANAS PARA EXPLOTACIÓN DE ÁRIDOS Y PÉTREOS

Artículo 2488.- Derecho preferente.- El propietario del derecho superficial tendrá derecho preferente para solicitar una concesión minera o permiso artesanal para explotación de materiales áridos y pétreos que coincida con el área de la que este sea propietario. Si el propietario del predio, libre y voluntariamente, mediante instrumento público otorgare autorización para el uso de su predio para una concesión minera o permiso artesanal, esta autorización lleva implícita la renuncia de su derecho preferente para el otorgamiento de una concesión minera o permiso artesanal para la explotación de materiales áridos y pétreos sobre dicho predio y consecuentemente la obtención de una Autorización Metropolitana para Explotación de Áridos y Pétreos.

Artículo 2489.- Derechos intransferibles.- Las Autorizaciones Metropolitanas para explotación de áridos y pétreos no son susceptibles de cesión y transferencia ni de transmisibilidad por causa de muerte, sin embargo, las propiedades donde se ubican las Autorizaciones Metropolitanas para explotación de áridos y pétreos podrán libremente enajenarse, permutarse o donarse, en cuyo caso el propietario del predio perderá su derecho a la Autorización Metropolitana para explotación de áridos y pétreos; pudiendo el nuevo propietario solicitar una nueva Autorización Metropolitana para explotar materiales áridos y pétreos siempre y cuando cuente además con el derecho minero.

CAPÍTULO IX

DE LOS PROCEDIMIENTOS Y SANCIONES A LOS BENEFICIARIOS DE LAS AUTORIZACIONES METROPOLITANAS PARA EXPLOTACIÓN DE ÁRIDOS Y PÉTREOS

SECCIÓN I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 2490.- Reclamos y recursos.- Los reclamos y recursos para impugnar los actos administrativos de la autoridad administrativa metropolitana a cargo del territorio, de la autoridad

ambiental competente y de la autoridad administrativa metropolitana a cargo del control, se tramitarán de conformidad a la normativa aplicable. No será necesario agotar la vía administrativa para impugnar por vía judicial.

Artículo 2491.- Domicilio, citaciones y notificaciones.- Las autoridades delegadas para ejercer competencia administrativa en materia de autorización, regulación y control de la explotación de materiales áridos y pétreos, correrán traslado a los administrados las providencias y resoluciones que dicten, sean de trámite o definitivas, a la casilla judicial y/o en persona y/o correo electrónico que hayan señalado para el efecto.

SECCIÓN II DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 2492.- Sujetos de control.- Son sujetos de control de la autoridad administrativa metropolitana a cargo del control para ejercer la potestad sancionadora los operadores de explotaciones de áridos y pétreos en el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 2493.- Multas.- Los responsables de las infracciones serán sancionados por la Autoridad Metropolitana a cargo del Control con una multa de 20 hasta 200 remuneraciones básicas unificadas y la suspensión temporal de sus actividades, según la gravedad de la infracción verificada por los funcionarios de la unidad de áridos y pétreos, y constante en el informe técnico, en el que se ponderará la infracción de acuerdo al siguiente detalle:

Afectaciones e incumplimientos de tipo técnico

Tipo de afectación	Puntaje
Daños a Propiedades Ribereñas (socavación)	
Hasta 30 m ²	2
de 30 m ² a 100 m ²	5
Más de 100 m ²	15

Tipo de afectación	Puntaje
Taludes	
Expuestos	5
Inestables	10

Tipo de afectación	Puntaje
Escombreras	
Taludes o Áreas Inestables en las Escombreras	10
Escombreras colocadas obstruyendo cauces naturales	10
Tipo de incumplimiento	Puntaje
Documentos obligatorios	

No emiten guías de remisión a los transportistas autorizados	10
No permitir el acceso a funcionarios municipales o adscritos debidamente autorizados a sus instalaciones	10
Inexistencia de información de la calidad del producto	10
No contar con los registros de producción	10

Tipos de incumplimiento	Puntaje
Condiciones Inseguras	
No se cuenta con señalización adecuada	8
No se cuenta con un Botiquín de Primeros Auxilios	2
No se cuenta con equipo contra incendios o el mismo se encuentra caducado o en mal estado	8
Los Campamentos, instalaciones complementarias y vías de accesos no prestan las Condiciones de Salud y Seguridad necesarias para su utilización	10
Comedores Inadecuados	5
El personal no cuenta con Equipo de Protección Personal EPP (Casco, Botas, Protectores Auditivos, Mascarillas y guantes) y otros equipos necesarios para el cumplimiento de cada labor asignada al personal	10
No se ha capacitado al personal en seguridad y salud ocupacional	5
No se aplica diseños técnicos de minado y plan de cierre y abandono	10
No se cuenta con un polvorín adecuado (cuando se utiliza explosivos en las labores de explotación de materiales áridos y pétreos).	10
No se ha realizado ningún tipo de Simulacros	5
Mal estado del equipo y maquinaria que trabaja en el área	8

La autoridad metropolitana a cargo del control, con fundamento en los informes técnicos que contendrán el puntaje total de afectación establecido, (el cual es el resultado de la sumatoria total de una o más afectaciones o incumplimientos), procederá a emitir la resolución sancionatoria, respetando el debido proceso, de acuerdo al siguiente detalle:

Puntaje acumulado	Remuneraciones básicas unificadas
de 2 a 20	20
de 21 a 40	40
de 41 a 60	60
de 61 a 100	100
de 101 a 130	130
de 131 a 150	150
más de 150	200

Cuando el puntaje no supere los 20 puntos, la unidad de áridos y pétreos notificará al regulado la obligación y el tiempo perentorio para corregir las observaciones. Si el regulado no cumpliera con las observaciones del Informe Técnico en el tiempo establecido, se notificará a la autoridad administrativa metropolitana a cargo del control para el procedimiento administrativo sancionador correspondiente.

Cuando el puntaje supere los 60 puntos, además de la sanción pecuniaria se dispondrá la suspensión temporal de las actividades autorizadas para explotación de áridos y pétreos, por el tiempo que dure el incumplimiento.

Artículo 2494.- Reincidencia.- Los titulares de derechos mineros de materiales áridos y pétreos así como los Beneficiarios de las Autorizaciones Metropolitanas para explotación de áridos y pétreos, que hayan sido sancionados por incumplimientos de sus obligaciones y reincidieren en el cometimiento de la infracción, serán sancionados con una penalización de 30 puntos a la suma ponderada obtenida.

TÍTULO VII

DEL PROCEDIMIENTO PARA LA EMISIÓN DE INFORMES SOBRE PARTICIONES JUDICIALES Y EXTRAJUDICIALES DE BIENES INMUEBLES UBICADOS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO⁴⁶

Artículo 2495.- Objeto. - Establecer un procedimiento administrativo en beneficio de la ciudadanía, para la emisión de los informes correspondientes a las particiones de bienes inmuebles, previstas en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización vigente.

Artículo 2496.- Ámbito. – El presente Título regula todo el procedimiento administrativo sobre las particiones de los bienes inmuebles ubicados en el Distrito Metropolitano de Quito.

CAPÍTULO I

DEL PROCEDIMIENTO

Artículo 2497.- Iniciativa del trámite. - El trámite en el caso de partición judicial de inmuebles, podrá ser con orden judicial y en el caso de partición extrajudicial, a petición del interesado.

Artículo 2498.- Requisitos. – La petición se dirigirá y presentará a la Administración Zonal de la jurisdicción donde se encuentre ubicado el bien inmueble y deberá ser acompañada de los siguientes requisitos:

⁴⁶ **Nota:** Se incorporo continuación del Título VI, del Libro IV.1, "Del Uso de Suelo", del Código Municipal, el Título VII, mediante Ordenanza Metropolitana No. 033-2022, sancionada el 20 de mayo de 2022.

- a) En caso de partición judicial, la orden judicial emitida por el señor Juez o Jueza de la causa especificará el número del predio y la propuesta de partición del bien inmueble, junto con el levantamiento topográfico, con indicación de linderos, superficie, dimensiones y demás datos técnicos.
- b) En caso de partición extrajudicial, petición escrita por el o los propietarios, en el cual, se especificará el número de predio del bien inmueble objeto de la partición; y, la propuesta de partición del bien inmueble junto con el levantamiento topográfico con indicación de linderos, superficies, dimensiones y demás datos técnicos.
- c) Copia simple del documento que acredite la existencia legal y de los estatutos en el caso que el solicitante sea una persona jurídica; y,
- d) Copia simple del nombramiento vigente del representante legal de la entidad pública o privada, emitido por la autoridad competente.

Artículo 2499.- Procedimiento para particiones judiciales. - El trámite para la emisión de informe de partición judicial, será el siguiente:

1. En el término máximo de cinco (5) días la Administración Zonal competente, previo análisis de la petición y de ser favorable, remitirá el expediente completo que deberá contener los informes técnico y legal establecidos en el presente Capítulo y el proyecto de resolución de Concejo Metropolitano, a la Procuraduría Metropolitana.

En el caso de que los informes sean desfavorables, la Administración Zonal competente, al amparo de los principios de eficiencia y eficacia administrativa, notificará al solicitante la negativa mediante acto administrativo, sin necesidad de que el Concejo Metropolitano se pronuncie al respecto.

2. La Procuraduría Metropolitana en el término máximo de ocho (8) días remitirá su informe legal junto con el expediente completo a la Comisión de Uso de Suelo. En caso de existir observaciones a los informes presentados solicitará a la Administración Zonal competente que estos sean aclarados o rectificados en el término máximo de cinco (5) días.
3. La Comisión de Uso de Suelo, en uso de sus atribuciones, analizará el expediente completo y emitirá dictamen para que el Concejo Metropolitano se pronuncie al respecto en el término máximo de diez (10) días.
4. El Concejo Metropolitano de Quito, resolverá autorizar o negar la partición judicial o extrajudicial en el término máximo de quince (15) días.

Artículo 2500.- Procedimiento para particiones extrajudiciales. - El trámite para la emisión de informe de partición extrajudicial, será el siguiente:

En el término máximo de quince (15) días la Administración Zonal competente, revisará la petición, emitirá los informes técnico y legal correspondientes, y notificará al administrado sin necesidad de que el Concejo Metropolitano se pronuncie al respecto.

El procedimiento definido en este artículo corresponde únicamente a consulta de factibilidad de partición de bienes inmuebles. En el caso de fraccionamiento o subdivisiones de predios, se deberá seguir el trámite de licenciamiento correspondiente en la entidad colaboradora.

Artículo 2501.- Solicitud de revisión de informes. - El Administrado solicitará a la Administración Zonal correspondiente la revisión de los informes, en caso de no estar satisfecho con el contenido de los mismos.

SECCION I DEL CONTENIDO DE LOS INFORMES

Artículo 2502.- Informes de la Administración Zonal. - La Administración Zonal competente, emitirá un informe unificado que deberá contener lo siguiente:

- a. **Informe técnico.** - En este informe se detallará los datos técnicos del predio, y de los lotes resultantes de la partición y del área verde de ser del caso, nombres de propietarios que consten en el título de propiedad y contendrá la justificación de la procedencia o factibilidad técnica de partición.
- b. **Informe legal.** - Este informe deberá contener la base legal y la motivación que justifique el pronunciamiento.

El o la administrador(a) Zonal con base de los informes señalados anteriormente, emitirá informe favorable o desfavorable para la partición del bien inmueble.

Artículo 2503.- Informe de Procuraduría Metropolitana. - La Procuraduría Metropolitana, una vez recibido el expediente, elaborará su informe jurídico debidamente motivado que contendrá la constancia de los informes descritos en los artículos precedentes, el proyecto de resolución elaborado por la Administración Zonal competente y, concluirá, conforme el régimen jurídico aplicable, con un criterio favorable o desfavorable.

TÍTULO VIII

DE LA CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS EN PROYECTOS URBANÍSTICOS ARQUITECTÓNICOS ESPECIALES

CAPÍTULO I

NORMAS GENERALES

Artículo 2504.- Objeto.- Este Título tiene por objeto regular el cálculo del valor y procedimiento de cobro de la concesión onerosa de derechos de clasificación, uso y zonificación en el Distrito Metropolitano de Quito, para Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales (PUAE) entendidos como instrumentos complementarios de planificación urbanística y arquitectónica integral, de iniciativa pública o privada; que se desarrollan en concertación con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y que requieran determinaciones diferentes a las establecidas en el plan de uso y ocupación del suelo (PUOS), siempre que constituyan aportes urbanísticos, que mejoren las contribuciones de áreas verdes y espacios públicos, la imagen urbana y el paisaje, y contribuyan a la sostenibilidad ambiental así como a la inclusión social como ejercicio del derecho a la ciudad.

Artículo 2505.- Definiciones.- Para efectos de este Título se aplican las siguientes definiciones:

- a. AIVAU:** Áreas de Intervención Valorativa establecidas de acuerdo a la delimitación del suelo urbano, según los criterios y las consideraciones establecidas en las Normas Técnicas de Valoración para los Bienes Inmuebles Urbanos del Distrito Metropolitano de Quito.
- b. AIVAR áreas especiales:** Áreas de Intervención Valorativa establecidas de acuerdo a la delimitación del suelo rural, cuyo valor corresponde al promedio aritmético de los datos obtenidos en la etapa de investigación de lotes de hasta 5.000 m², según los criterios y las consideraciones establecidas en las Normas Técnicas de Valoración para los Bienes Inmuebles Rurales del Distrito Metropolitano de Quito
- c. Área neta total de construcción excedente (ANE):** Para efectos de este Título, es el área total computable a incrementarse, por encima de los coeficientes establecidos (COS Total) en el PUOS para un determinado predio. Resulta de sumar todos los espacios construidos computables que exceden el COS total.
- d. Área útil (neta) urbanizable (AUU):** Es el resultado de descontar del área bruta urbanizable del terreno las áreas de vías y /o pasajes; las áreas correspondientes a afectaciones de vías y derechos de vías; áreas de protección de quebradas, ríos y las áreas de protección especial: oleoductos, poliductos, líneas de alta tensión, canales de aducción a centrales hidroeléctricas, acueductos y canales de riego.
- e. Área útil vendible (AUV):** Es el resultado de descontar del área útil urbanizable las áreas verdes y de equipamiento públicas. Estas áreas son susceptibles de ser vendidas o sujetas a transferencia de dominio.
- f. Concesión onerosa de derechos:** Instrumento de financiamiento del desarrollo urbano, como un mecanismo de captura de plusvalía, que garantiza la participación de la sociedad en los beneficios económicos producidos por la planificación urbanística, según lo

establecido en el artículo 72 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS), mediante el cual el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito otorga derechos urbanísticos sujetos a concesión onerosa, diferentes a los establecidos en el Plan de Uso y Ocupación de Suelo (PUOS), en materia de habilitación de suelo y edificación, según los siguientes casos: cuando existan modificaciones en la clasificación, uso y zonificación de suelo, incluyendo el incremento de los coeficientes de ocupación del suelo, que permitan un mayor aprovechamiento urbanístico del suelo. Para efectos de este Título, la concesión onerosa de derechos se calculará únicamente sobre los derechos urbanísticos adicionales a los establecidos en el PUOS y, por tanto, operará como un mecanismo de captura de plusvalía por la revalorización del suelo derivada de su recalificación urbanística, la cual resultará de la aprobación de la ordenanza que regulará al PUAE.

g. Coeficiente de ocupación de suelo: Es la relación entre el área edificada computable y el área del lote. El Coeficiente de Ocupación de Suelo en Planta Baja (COS PB) es la relación entre el área computable en planta baja y el área del lote. El Coeficiente de Ocupación de Suelo Total (COS TOTAL) es la relación entre el área edificable computable total y el área del lote.

h. Edificabilidad: Es el área de edificación máxima expresada en m² y equivalente al COS total establecido en el PUOS o en la ordenanza del PUAE.

i. Habilitación del suelo: Es el proceso técnico de división del suelo del cual resultan lotes individualizados, susceptibles de transferencia de dominio, según lo establecido en la normativa metropolitana que regula el Régimen del Suelo. Puede operarse mediante procesos de subdivisión (división del suelo en hasta 10 lotes), de urbanización (división del suelo superior a 10 lotes) o de reestructuraciones parcelarias.

j. Informe de viabilidad: Es el informe que contiene los fundamentos técnicos necesarios para sustentar el tratamiento del proyecto de ordenanza que regulará al PUAE. La Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda, elaborará dicho informe, acogiendo los análisis, informes y recomendaciones de la Mesa Técnica de PUAE, determinando en él la viabilidad o inviabilidad del PUAE. Los análisis sectoriales realizados por cada entidad que conforma la Mesa Técnica analizarán la concordancia entre el PUAE y el modelo territorial establecido en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial vigente para el Distrito Metropolitano de Quito, asegurando su necesaria complementariedad y alineamiento. Se procederá con el mismo examen de concordancia de existir, en el sector donde se propone el PUAE, planes parciales, especiales u otros instrumentos de planificación territorial vigentes a la fecha de ingreso a trámite del PUAE. Este informe no generará derechos urbanísticos ni constituirá aprobación del proyecto, lo cual solo se conseguirá una vez aprobada la respectiva ordenanza.

k. Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales – PUAE: Son instrumentos complementarios de planificación urbanística y arquitectónica integral de iniciativa pública o privada; que se desarrollan en concertación con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y podrán contar con determinaciones de clasificación, uso y zonificación diferentes a las establecidas en el PUOS, siempre que constituyan aportes urbanísticos, que mejoren las contribuciones de áreas verdes y espacios públicos, la imagen urbana y el paisaje, y

contribuyan a la sostenibilidad ambiental así como a la inclusión social como ejercicio del derecho a la ciudad.

1. Plan de Uso y Ocupación de Suelo – PUOS: Es el instrumento de planificación territorial que fija los parámetros, regulaciones y normas específicas para el uso, ocupación, edificación y habilitación del suelo en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 2506.- Ámbito de aplicación.- El presente Título es de aplicación obligatoria en todo el territorio del Distrito Metropolitano de Quito para los Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales (PUAE).

Artículo 2507.- Conocimiento previo de la Comisión de Uso de Suelo.- El ingreso del trámite de los Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales constará de dos expedientes idénticos y se lo realizará a través de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito. Dicha instancia remitirá un expediente para conocimiento de la Comisión de Uso de Suelo y subirá esta información en el archivo digital de la Secretaría General de Concejo. El otro expediente se remitirá a la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda, para su trámite administrativo respectivo.

Para el efecto, los promotores o propietarios deberán conformar el expediente con la siguiente información: nombre o razón social del propietario o promotor; ubicación del proyecto; superficie del terreno a intervenir; uso o destino propuesto; cuadro de áreas estimadas; plano topográfico; cuadro comparativo de la clasificación, uso y zonificación de suelo actual y propuesto; monto estimado total de inversión; justificación del PUAE y de sus aportes urbanísticos. La Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda, además de la información aquí señalada, requerirá del promotor o propietario del PUAE, información adicional según lo previsto en la resolución que establezca para regular el procedimiento y los parámetros objetivos para la aprobación técnica de los Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales.

Una vez conocida la propuesta por parte de dicha Secretaría, esta emitirá un informe de viabilidad o inviabilidad en un plazo de hasta 60 días contados a partir de la notificación de la Secretaría General de Concejo. Este informe será puesto en conocimiento de la Comisión de Uso de Suelo con la finalidad de que esta instancia, previa resolución, remita al Concejo Metropolitano la respectiva propuesta de ordenanza o, caso contrario, informe sobre la inviabilidad del proyecto, lo cual será resuelto en última instancia por el Concejo. En ambos casos la Comisión de Uso de Suelo podrá disponer la práctica de inspecciones e informes adicionales, previo su dictamen.

El plazo imputable a la Secretaría comenzará a correr una vez que la información del PUAE cumpla con todos los requisitos establecidos y no considerará los tiempos que el proponente se tome para elaborar los estudios y las correcciones derivadas de los análisis y subsanaciones solicitadas por los integrantes de la Mesa Técnica de PUAE, los mismos que no serán superiores a 60 días, prorrogables por hasta dos ocasiones.

Artículo 2508.- Ausencia de asignación de datos de zonificación y uso de suelo.- Cuando el lote donde se prevea desarrollar un PUAE cuente con asignación de zonificación especial (ZC), la línea base de asignación urbanística que servirá para calcular los excedentes o cambios demandados por el proyecto, será aquella de las asignaciones de la zonificación de los lotes circundantes al proyecto, prevaleciendo aquella que contenga el mayor coeficiente de ocupación del suelo total.

En caso de que los predios circundantes inmediatos no posean datos de asignación de zonificación y uso de suelo, se utilizará como zonificación base aquella localizada a la distancia más cercana al predio.

Artículo 2509.- Sujetos de la concesión onerosa de derechos.- Están obligados a cancelar los valores generados por concepto de concesión onerosa de derechos, todas las personas naturales o jurídicas de derecho público o privado que promuevan un PUAE en el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 2510.- Proyectos exonerados de la concesión onerosa.- Están exentos del pago de la concesión onerosa de derechos de clasificación, uso y zonificación, todas las personas naturales o jurídicas de derecho público o privado y organizaciones pertenecientes a la economía popular y solidaria que promuevan los siguientes tipos de proyectos, sin perjuicio que es obligación de los exonerados cumplir con las medidas de mitigación derivadas de la aprobación del proyecto:

- a. Los proyectos públicos y/o privados de vivienda de interés social (VIS), incluyendo en esta categoría a los proyectos de vivienda de interés público (VIP).
- b. Los proyectos de renovación urbana ubicados en:
 - b.1. Áreas históricas de la circunscripción territorial del Distrito Metropolitano de Quito, previo informe favorable de la comisión encargada de las áreas históricas.
 - b.2. Polígonos o predios con tratamiento de renovación, según lo establecido en el literal e), del numeral 14, del artículo 4 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS).
- c. Los proyectos de equipamiento público, destinados a la administración pública o a la provisión de servicios públicos, incluso los promovidos por sociedades y organizaciones no gubernamentales sin fines de lucro, en los ámbitos de la educación, salud, cultura, deporte, beneficencia, entre otros, que demuestren objetivamente la orientación de inclusión social y económica de proyectos sin fines de lucro.
- d. Los proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales que conlleven fraccionamiento de suelo, destinados a urbanizaciones o subdivisiones de interés social, pertenecientes a cooperativas u organizaciones sociales u organizaciones pertenecientes a la economía popular y solidaria, debidamente acreditadas ante autoridad competente.

Artículo 2511.- Admisibilidad de cambios en la clasificación y uso de suelo rural.- Podrán ser tratados conforme al procedimiento previsto en el artículo 2507 del presente Título, únicamente los Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales que propongan cambios en la clasificación y uso de suelo rural vigentes en el PUOS, contenidos en el Anexo No. 4, Admisibilidad de Cambios en la Clasificación y Usos de Suelo Rural aplicada a PUAE.

Artículo 2512.- Las entidades municipales competentes en materia de planificación presupuestaria, en función de la planificación y de las prioridades institucionales, asignarán el presupuesto equivalente a los recursos obtenidos por concepto de la concesión onerosa de derechos operados a través de los Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, para la ejecución de infraestructura, construcción de vivienda de interés social, equipamiento, sistemas públicos de soporte u otras actuaciones para la habilitación del suelo y la garantía del derecho a la ciudad, de conformidad con lo establecido en el artículo 73 de la LOOTUGS. Dichos montos serán explícitamente señalados en el sistema de información presupuestaria.

Artículo 2513.- Los PUAE, a desarrollarse en suelo con clasificación rural, destinados a proyectos industriales o de urbanización, deberán obtener en el marco del procedimiento administrativo especial, el respectivo informe técnico por parte de la Autoridad Agraria Nacional, en concordancia con lo dispuesto en la Ley Orgánica de Tierras Rurales y Territorios Ancestrales.

Artículo 2514.- Los valores correspondientes al metro cuadrado de suelo y/o metro cuadrado de construcción empleados para el cálculo previsto en el presente Título se actualizarán y aplicarán conforme a las variaciones de valores de la normativa vigente mediante la cual se apruebe el plano del valor del suelo urbano y rural y los valores unitarios por m² de construcción que determinan los avalúos prediales. De igual forma, para los PUAE que se desarrollen por etapas, el cálculo correspondiente a la concesión onerosa de derechos, deberá actualizarse en función de los valores vigentes al tiempo del licenciamiento de la etapa correspondiente.

Artículo 2515.- Las actualizaciones de los Anexos Nos. 1, Designación de la clasificación del suelo en base al uso; 2, Índice de revalorización del suelo por el cambio de clasificación y uso de suelo por administración zonal; 3, Asignación de zonificación en base al uso de suelo; y, 4, Admisibilidad de Cambios en la Clasificación y Usos de Suelo Rural aplicada a PUAE, estarán a cargo de la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda a partir de la aprobación de la normativa metropolitana que establezca el valor del suelo en el Distrito Metropolitano de Quito y serán puestas en conocimiento de la Comisión de Uso de Suelo previo a su incorporación como anexos actualizados del presente Título.

CAPÍTULO II

CÁLCULO DEL VALOR DE LA CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS DE CLASIFICACIÓN, USO Y ZONIFICACIÓN

Artículo 2516.- Cálculo del valor de la concesión onerosa de derechos de clasificación, uso y zonificación.- La determinación del monto a pagar, correspondiente a la concesión onerosa de derechos de clasificación, uso y zonificación, que los propietarios, apoderados y/o promotores del PUAE deberán realizar a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, corresponderá a la aplicación secuencial de las siguientes fórmulas, según corresponda, en función de los requerimientos de cada PUAE:

a. Cambio en la clasificación y/o uso de suelo.- La cuantía del valor a pagar por la concesión onerosa se determinará por cada m² de área útil vendible (AUV), sujeto a cambio en la clasificación y/o el uso de suelo, según lo requerido por el proyecto.

El cambio en las asignaciones de clasificación y/o uso de suelo conllevará simultáneamente la asignación de la o las zonificaciones de ocupación y/o edificabilidad requeridas por el proyecto, correspondientes al uso de suelo asignado, según lo establecido en el Anexo No. 3, Asignación de zonificaciones en base al uso de suelo, del presente Título.

La determinación de los valores a pagarse, correspondientes al cambio en la clasificación y/o uso de suelo, se realizará a través de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$CODu = [(valor\ del\ terreno\ de\ llegada - valor\ del\ terreno\ de\ partida) \times porcentaje\ de\ participación\ por\ suelo]$$

Donde:

- CODu = Concesión onerosa de derechos por cambio de clasificación y uso de suelo.
- Valor del terreno de llegada= (AIVA x Índice de revalorización) x AUV

Donde:

i. AIVA= Área de intervención valorativa en suelo urbano (AIVAU) o rural (AIVAR áreas especiales), correspondiente a la clasificación de suelo vigente que tenga el proyecto.

ii. Índice de revalorización= Valor promedio de las AIVA de llegada (correspondiente a la clasificación y/o uso de suelo requeridas por el PUAE) dividido para el valor promedio de las AIVA de partida (correspondiente a la clasificación y uso de suelo vigentes en el PUOS), calculado para la Administración Zonal en la que se encuentra ubicado el proyecto, según lo establecido en los Anexos Nos. 1 y 2 del presente Título.

iii. AUV= Área útil vendible.

- Valor del terreno de partida = AIVA x AUV

Donde:

i. AIVA= Área de intervención valorativa en suelo urbano (AIVAU) o rural (AIVAR áreas especiales), correspondiente a la clasificación de suelo vigente que tenga el proyecto.

ii. AUV= Área útil vendible.

- Porcentaje de participación por suelo = Es el porcentaje de participación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, correspondiente al 20% de la revalorización del suelo derivada del cambio normativo de clasificación y/o uso de suelo operado mediante el PUAE.

b. Venta de edificabilidad.- La cuantía del valor a pagar por la concesión onerosa se determinará por cada m² de Área Neta de construcción Excedente (ANE), requerida por el PUAE, sobre el COS Total asignado en el PUOS. Este excedente podrá operar tanto en aumento del COS PB como en el COS TOTAL pudiéndose incrementar la huella del edificio como el número de pisos.

Cuando un PUAE requiera de cambios en la clasificación y/o uso de suelo, el incremento de edificabilidad operará únicamente sobre el excedente de coeficientes requeridos por el PUAE que no hayan sido satisfechos por el cambio del uso de suelo previsto en el literal a) del presente artículo.

Fórmula:

$$\text{CODE} = [(\text{valor del terreno de llegada} - \text{valor del terreno de partida}) \times \text{porcentaje de participación por edificabilidad}]$$

Donde:

- CODE = Concesión onerosa de derechos por incrementos de edificabilidad.
- Valor de terreno de llegada= % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto x (COS TOTAL llegada x valor del m² construcción x factor de uso)

Donde:

- i. % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto: es la participación del terreno en la sumatoria de los costos directos más los costos indirectos del proyecto, siendo igual al 12%. Este porcentaje se obtiene del análisis estadístico de los precios de suelo y construcción para tipologías de edificación análogas a las de PUAE, obtenidas de la Dirección Metropolitana de Catastro del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
- ii. COS TOTAL llegada: Es el coeficiente de ocupación de suelo total requerido por el PUAE.
- iii. Valor del m² de construcción: Es el costo del m² de construcción tomado de la normativa de valoración catastral vigente.
- iv. Factor de uso: es el factor respecto al uso constructivo al que se destinará la edificación en un determinado predio resultante del PUAE, en base a la normativa de valoración catastral vigente.

- Valor de terreno de partida= % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto x (COS TOTAL partida x valor del m² construcción x factor de uso)

Donde:

- i. % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto: es la participación del terreno en la sumatoria de los costos directos más los costos indirectos del proyecto, siendo igual al 12%. Este porcentaje se obtiene del análisis estadístico de los precios de suelo y construcción para tipologías de

edificación análogas a las de PUAE, obtenidas de la Dirección Metropolitana de Catastro del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

ii. COS TOTAL de partida: Es el coeficiente de ocupación de suelo vigente (establecido en el PUOS) que posee el predio en el cual se desarrolla el proyecto o aquel que corresponde al COS TOTAL asignado en el cambio de uso de suelo si previamente se aplicó la fórmula prevista en el literal a) del presente artículo.

iii. Valor del m² de construcción: Es el costo del m² de construcción tomado de la normativa de valoración catastral vigente. Para determinar este costo, se tomará el parámetro correspondiente al número de pisos de partida, es decir el correspondiente al número de pisos establecidos en el PUOS vigente para el predio en el cual se desarrolla el proyecto.

iv. Factor de uso: es el factor respecto al uso constructivo al que se destinará el proyecto, en base a la normativa de valoración catastral vigente.

- Porcentaje de participación por edificabilidad = Es el porcentaje de participación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito correspondiente al 18% de la revalorización del suelo derivada del incremento de edificabilidad operada mediante el PUAE.

Para los proyectos hoteleros, de servicios turísticos, industriales y de equipamientos privados, se aplicará al valor resultante de las fórmulas contenidas en el presente artículo, un factor de ajuste igual a 0,7.

Artículo 2517.- Aplicación de las fórmulas de Concesión Onerosa de Derechos.- La aplicación de las fórmulas establecidas en el artículo precedente observará las siguientes condiciones:

a. La fórmula de cambio de uso y clasificación de suelo, expuesta en el literal a) del artículo 2516 del presente Título, se aplicará independientemente para cada uno de los lotes que conforma un PUAE. Los proyectos solo podrán optar por los cambios en la clasificación y/o uso de suelo establecidos en las combinaciones contenidas en los Anexos No. 1 y 2 del presente Título.

b. La fórmula de venta de edificabilidad establecida en el literal b) del artículo 2516 del presente Título, se aplicará independientemente para cada uno de los lotes que conforma un PUAE y que requiera de un incremento de edificabilidad.

c. Cuando el predio o uno de los predios de un PUAE sea de carácter mixto, conteniendo dos o más tipos de proyectos, según la clasificación establecida en el artículo 2516, se aplicará el porcentaje previsto para cada tipo de proyecto en proporción a su ocupación en el predio (porcentaje del COS total por tipo de proyecto).

d. El costo del m² de construcción se tomará de la normativa de valoración catastral vigente, proporcionada por la Dirección Metropolitana de Catastro.

e. Para el caso de PUAE que se desarrollen en suelo rural, se tomará como base mínima el valor del metro cuadrado de terreno establecido en la columna de Áreas Especiales de la

tabla de valores del metro cuadrado de suelo rural de la normativa de valoración catastral vigente.

Artículo 2518.- Superficie máxima de lotes generados por el PUAE a ser declarados en propiedad horizontal.- La superficie máxima de cada uno de los lotes proyectados por un PUAE a ser declarados en propiedad horizontal observará el área máxima de un lote sujeto al régimen de propiedad horizontal, prevista tanto para suelo urbano como para suelo rural, según lo establecido en la normativa municipal vigente.

Los PUAE que contemplen habilitación de suelo, tales como subdivisiones, urbanizaciones o reestructuraciones, compuestos en macro lotes a ser declarados en propiedad horizontal, entregarán el área verde pública y de equipamientos prevista en la normativa vigente y observarán el cumplimiento de todas las normas y condiciones que regirán para el PUAE, las cuales serán de obligatorio cumplimiento para los lotes resultantes de dicha habilitación.

Artículo 2519.- Entidad responsable del cálculo para determinar el valor de la concesión onerosa de derechos.- La Secretaría responsable del territorio, hábitat y vivienda será la entidad responsable de la aplicación del método de cálculo previsto en el presente Título, determinando para cada caso los valores y montos a pagar por concepto de la concesión onerosa de derechos, incluyendo las exenciones que pudieren aplicar. De igual forma, la Secretaría establecerá motivadamente las formas de pago en dinero o en especie acordadas con los propietarios o promotores del PUAE, información que será parte del informe preparado por la Secretaría y que constará en el expediente del proyecto.

Los cálculos resultantes y formas de pago propuestas por concepto de concesión onerosa de derechos serán conocidos y recomendados al Concejo Metropolitano de Quito por parte de la Comisión de Uso de Suelo para su respectiva aprobación y constarán en la ordenanza de cada PUAE.

CAPÍTULO III DEL PAGO DE LA CONCESIÓN ONEROSA

Artículo 2520.- Formas de pago de la concesión onerosa.- El pago a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por concepto de la concesión onerosa de derechos resultante de la aplicación de las fórmulas establecidas en el artículo 2516 del presente Título, podrá ser realizado por parte de los propietarios o promotores del PUAE, previa concertación con el Municipio, aplicando una o varias de las siguientes modalidades:

- a. Pago monetario al contado o por cronograma de pago;
- b. Pago en especie, mediante la entrega, cesión o actuación a favor del Municipio en los siguientes aspectos:
 - i. Suelo urbanizado, según lo establecido en la normativa vigente;

- ii. Vivienda de Interés Social, bajo las condiciones establecidas en las normativas nacional y metropolitana, en el área de influencia del PUAE. Cuando el pago en especie se haga mediante la entrega a favor del Municipio de unidades de vivienda de interés social, el monto a cancelarse será equivalente al 70% del valor total de la concesión onerosa de derechos resultante de la aplicación de las fórmulas establecidas en el artículo 2516;
- iii. Equipamientos públicos de servicios sociales o de servicios públicos, según las tipologías previstas en el PUOS vigente;
- iv. Infraestructura necesaria para ampliar o mejorar los sistemas públicos de soporte, conforme a lo previsto en los planes maestros, planes parciales, planes especiales o planificación metropolitana prevista para el efecto.
- v. Otras actuaciones para la habilitación del suelo y la garantía del derecho a la ciudad, debidamente calificadas por la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda;
- vi. Beneficios o aportes ambientales técnica y financieramente sustentados, los cuales serán valorados por la entidad responsable del ambiente;
- vii. Beneficios a favor de la comunidad, derivados de las obras o acciones de mitigación de impactos a la movilidad, al ambiente, al urbanismo o al tejido social, que exceden objetivamente los requerimientos de mitigación a los impactos directos producidos por los PUAE, técnicamente sustentados y económicamente valorados por la entidad responsable de evaluar las medidas de mitigación correspondientes; y,
- viii. Áreas verdes o equipamientos públicos, en las superficies excedentes a los porcentajes de cesión exigidos en la normativa de habilitación de suelo.

Artículo 2521.- Valores no imputables a la concesión onerosa de derechos.- No serán imputables al pago de concesión onerosa de derechos las siguientes obras:

- a. La implementación de las medidas de mitigación a los impactos directos urbanos, ambientales, sociales y a la movilidad ocasionados por el PUAE, las cuales serán de entera responsabilidad del promotor.
- b. Las obras que beneficien directa o exclusivamente al PUAE, debiendo demostrarse que las obras imputables al pago de la concesión onerosa conllevan un beneficio urbano, ambiental, social, económico o de movilidad cuyo alcance es mayor al del PUAE y contribuyen a disminuir los déficits prioritarios de la ciudad o a mejorar las condiciones urbanísticas del entorno o sector de implantación del PUAE.
- c. Las obras de infraestructura en un proyecto que contemple habilitación del suelo, según lo establecido en la normativa que regula el régimen administrativo del suelo.

Artículo 2522.- Valoración de los pagos en especie.- La valoración de acuerdo a la modalidad elegida como pago en especie se la realizará de la siguiente manera:

i. Suelo urbanizado.- La valoración de las cesiones de suelo urbanizado considerará el costo total de la habilitación del suelo efectuada por parte del promotor, incluyendo:

- a. El costo del terreno urbanizado que resultará de la multiplicación del área útil a ser cedida (equivalente al AUV) por el AIVA vigente correspondiente a la ubicación del lote, y;
- b. Los costos indirectos incurridos para la habilitación del suelo y su transferencia de dominio a favor del Municipio.

La valoración de la entrega de suelo urbanizado declarada por el propietario o promotor del proyecto será analizada y aceptada por la entidad municipal competente en la materia, la cual será designada en el convenio de pago respectivo. El plazo para que dicha entidad emita el informe de valoración será de 30 días contados a partir de la entrega de información requerida para tal efecto.

ii. Vivienda de interés social y equipamientos públicos de servicios sociales o de servicios públicos.- La valoración de unidades de vivienda de interés social y/o de equipamientos públicos, considerará el costo total del proyecto efectuado por parte del promotor, incluyendo:

- a. El costo del terreno que resultará de la multiplicación del área útil a ser cedida (equivalente al AUV) por el AIVA vigente correspondiente a la ubicación del lote;
- b. Los costos directos correspondientes a la construcción de las áreas computables y no computables; áreas verdes y los demás requerimientos funcionales del proyecto, y;
- c. Los costos indirectos incurridos para la construcción del proyecto y su transferencia de dominio a favor del Municipio.

La valoración de la entrega de vivienda de interés social y/o equipamientos públicos declarada por el propietario o promotor del proyecto será analizada y aceptada por la entidad municipal competente en la materia, la cual será designada en el convenio de pago respectivo. El plazo para que dicha entidad emita el informe de valoración será de 30 días contados a partir de la entrega de información requerida para tal efecto.

Se procurará que las unidades de vivienda de interés social y/o equipamientos públicos se ubiquen en los lotes resultantes del PUAE o dentro del área de influencia de la Administración Zonal en la que se ejecute el respectivo PUAE.

iii. Infraestructura necesaria para ampliar o mejorar los sistemas públicos de soporte y otras actuaciones para la habilitación del suelo y la garantía del derecho a la ciudad.- Se hará mediante informe motivado por parte de las entidades o empresas municipales competentes en la materia, sobre la base de un estudio presentado por el promotor del PUAE que contendrá:

- a. El dimensionamiento técnico y económico preliminar de las obras que proponga dar en pago;
- b. Las fases y cronograma de construcción o consolidación;
- c. Los alcances o impactos, objetivamente dimensionados que dichas obras aportan para resolver o paliar los problemas, déficits o mejoras en los cuales se enfocan; y,
- d. Para el caso de infraestructura, los costos estimados en la operación y mantenimiento de las redes o sistemas de soporte propuestos.

El análisis de costos se hará en comparación o con base a los índices de precios, costos o valores actualizados que dispongan las entidades o empresas municipales competentes en la materia del pago en especie. De no contarse con tal información, se utilizará la información oficial y actualizada de precios, costos y valores emitida por los gremios, cámaras o entidades del sector público o privado competentes en la materia. El plazo que dispondrá la entidad municipal competente para emitir el informe de valoración será de 30 días contados a partir de la entrega de información requerida para tal efecto.

Artículo 2523.- Pago monetario de contado o por cronograma de pago.- Tras la aprobación de la respectiva Ordenanza del PUAE y previo a la obtención de la respectiva Licencia Metropolitana Urbanística (LMU 20), el promotor o propietario cancelará el valor total por concesión onerosa de derechos correspondiente al lote o a los lotes a ser licenciados, cuando la forma elegida de pago sea de contado. De igual forma, se podrán compensar los saldos de los acreedores del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito presentando los respectivos documentos que evidencien dichos montos. Cuando el PUAE prevea fases de consolidación, debidamente establecidas en la Ordenanza, la cancelación del valor por concesión onerosa podrá efectuarse en proporción o relación a la fase a ser licenciada, previo a la obtención de la respectiva LMU.

Cuando el pago se realice por cronograma de pago, se cancelará al menos el 10% del monto total resultante de la aplicación de la fórmula por concepto de la concesión onerosa previo a la obtención de la respectiva LMU 20. El pago del 90% restante será exigible después de 24 meses contados a partir de la obtención de la LMU 20, con un plazo máximo adicional de 12 meses, saldo a pagarse con cuotas mensuales iguales, contadas a partir del mes 25. En caso de mora en el pago de una cuota, a partir del mes 25, se aplicarán los intereses por mora previstos en la normativa municipal vigente.

De verificarse la falta de pago en dos cuotas consecutivas, el Municipio recurrirá al cobro por vía coactiva. Para tal efecto, la Dirección Metropolitana Financiera, verificará el cumplimiento de las obligaciones convenidas.

En el caso de que los desarrolladores inmobiliarios transfieran a terceros la propiedad de los lotes resultantes del PUAE, sin antes haber cancelado los valores correspondientes a la concesión onerosa de derechos, serán los adquirientes de tales predios o lotes quienes deberán cancelar los valores pendientes por este concepto, previo a la obtención de la respectiva LMU 20. Los Notarios y el

Registrador de la Propiedad, harán constar en las escrituras públicas de transferencia de dominio e inscripción, respectivamente, las obligaciones que asume el comprador por concepto de concesión onerosa de derechos.

Artículo 2524.- Convenio de pago en especie.- Para efecto de formalizar las modalidades de pago previstas en los artículos precedentes, se deberá considerar los siguientes aspectos:

- i. La valoración económica del pago en especie se realizará conforme a lo establecido en el presente Título, al menos por un valor equivalente al resultante de la aplicación de las fórmulas establecidas en este instrumento. El informe motivado, señalado en el artículo 2522 de este Título sobre la valoración de los pagos en especie del presente Título, será documento habilitante del convenio;
- ii. El convenio contendrá las cláusulas necesarias para garantizar la cantidad, calidad y oportunidad (plazos) para la ejecución y/o entrega de las obras, bienes o actuaciones a favor del Municipio, según lo establecido en el literal b) del artículo 2520, relacionado con las formas de pago de la concesión onerosa del presente Título, convenidos como forma de pago. Establecerá las obligaciones de las partes, las garantías de cumplimiento por parte de los deudores y las penalizaciones a las cuales se sujetarán por probado incumplimiento o retraso de sus obligaciones. De igual forma, determinará la o las entidades responsables del seguimiento y fiscalización de las obras a ejecutarse o de los bienes a transferirse a favor del municipio.
- iii. En el caso de cesiones de suelo, de pago con vivienda de interés social o de otros bienes convenidos como forma de pago, el promotor será responsable de llevar a cabo, a su costo, los trámites necesarios para lograr las respectivas aprobaciones y efectuar la transferencia de dominio a favor del municipio.

Artículo 2525.- Seguimiento de los compromisos asumidos por el promotor o propietario del PUAE.- La entidad municipal encargada del territorio, hábitat y vivienda, en coordinación con o mediante delegación a las Administraciones Zonales, Empresas Públicas Metropolitanas y demás entidades municipales, en función de las obras o actuaciones a ejecutarse o de los bienes a transferirse en calidad de pago en especie, efectuarán el seguimiento a los compromisos asumidos por el promotor, en el marco del convenio previsto en el presente Título.

En caso de probado incumplimiento a las obligaciones establecidas en el convenio de pago en especie, la o las entidades encargadas del seguimiento informarán a las dependencias municipales competentes, para que estas inicien las acciones legales o administrativas previstas para cada caso, según lo establecido en el presente Título.

Artículo 2526.- Control y cumplimiento del cronograma de pago monetario.- La Tesorería Metropolitana llevará un registro individualizado de control y cumplimiento de los pagos monetarios debiendo, en caso de incumplimiento, reportar inmediatamente a la entidad encargada del catastro para el consecuente bloqueo de claves catastrales y a efecto de solicitar o disponer las

acciones que correspondan en defensa del interés institucional. La concesión onerosa de derechos, de manera general, será exigible por la vía coactiva.

Artículo 2527.- Deducción en el impuesto de utilidades y valor de adquisición.- Para el cálculo del impuesto de utilidades, los valores pagados por concepto de concesión onerosa de derechos, serán deducibles de la utilidad bruta de acuerdo a la normativa aplicable.

Artículo 2528.- Rubro del valor de adquisición.- Para efectos del pago del impuesto sobre el valor especulativo del suelo en la transferencia de bienes inmuebles, los valores pagados por concepto de concesión onerosa de derechos serán reconocidos como un rubro del valor de adquisición, según lo previsto en la Ley Orgánica para Evitar la Especulación sobre el Valor de las Tierras y Fijación de Tributos y normativa municipal.

CAPÍTULO IV

ALCANCE Y EFECTOS DE LA CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS

Artículo 2529.- Alcance y efectos de la concesión onerosa de derechos.- La aprobación por parte del Concejo Metropolitano de la Ordenanza que regula a un PUAE conlleva la obligación del promotor o propietario del proyecto a cancelar los valores generados por la concesión onerosa de derechos según los casos y condiciones previstas en el presente Título.

Los beneficios y derechos urbanísticos concedidos a título oneroso se harán efectivos una vez sancionada la Ordenanza que regula al PUAE y tras la cancelación de los valores calculados o la suscripción del convenio de pago en especie, de conformidad a lo dispuesto en el presente Título. En los Informes de Regulación Metropolitana (IRM) constarán las asignaciones del PUOS con una nota aclaratoria que refiera a la ordenanza de cada PUAE.

Artículo 2530.- Del licenciamiento de los PUAE.- Las administraciones zonales, previo al otorgamiento de las Licencias Metropolitanas Urbanísticas LMU (20), verificarán que el pago por concesión onerosa de derechos se haya efectuado según las modalidades previstas en este Título, para lo cual solicitarán al promotor, propietario o proyectista, la presentación de los respectivos comprobantes de pago o convenios de pago debidamente suscritos.

TÍTULO IX

DEL INCREMENTO DE PISOS, POR SUELO CREADO, DE ACUERDO AL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL, EN PROYECTOS ECO-EFICIENTES UBICADOS EN LAS ÁREAS DE INFLUENCIA DEL

SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE Y PROYECTOS UBICADOS EN LAS ZONAS URBANISTICAS DE ASIGNACION ESPECIAL (ZUAE)⁴⁷

CAPÍTULO I NORMAS GENERALES

Artículo 2531.- Objeto.- Este Título tiene por objeto la regulación del incremento de pisos (suelo creado) en proyectos eco-eficientes ubicados en las áreas de influencia del sistema metropolitano de transporte y en proyectos ubicados en las Zonas Urbanísticas de Asignación Especial (ZUAE).

Artículo 2532.- Ámbito de aplicación.- El presente Título y sus figuras de suelo creado tienen una aplicación territorial vinculada al sistema de centralidades y subcentralidades urbanas previstas en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PMDOT); a las zonas urbanísticas comprendidas por el despliegue del Sistema Metropolitano de Transporte y a sectores de la ciudad que cuentan con infraestructura pública de soporte consolidada, capaz de acoger un mayor aprovechamiento del suelo.

Los polígonos de aplicación territorial para las figuras de suelo creado en proyectos eco-eficientes ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte y proyectos ubicados en las Zonas Urbanísticas de Asignación Especial (ZUAE) constan definidos en los mapas 1 y 2 que se anexan al presente Título y se incorporan al Plan de Uso y Ocupación de Suelo vigente.

Se excluyen de la aplicación de las formas de suelo creado establecidas en el presente Título, los planes especiales, parciales e instrumentos complementarios de planificación, debidamente sancionados por ordenanza, exceptuando aquellos que expresamente las incorporen dentro de sus herramientas de planificación.

Artículo 2533.- Autorización de incremento de pisos en las Zonas Urbanísticas de Asignación Especial (ZUAE).- El incremento de pisos en proyectos que se implanten en lotes ubicados en las Zonas Urbanísticas de Asignación Especial (ZUAE), de acuerdo al Mapa No. 1 anexo al presente Título, podrá ser de hasta dos (2) pisos adicionales a los establecidos en el PUOS vigente y se sujetará al procedimiento administrativo ordinario.

El valor resultante de la aplicación de la fórmula de cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos deberá ser cancelado de contado o con cronograma de pagos, siguiendo el procedimiento previsto en el presente Título, previo a la obtención de la Licencia Metropolitana Urbanística de Edificación LMU (20), conforme el procedimiento de licenciamiento vigente.

⁴⁷ **Nota:** Se incorporo a continuación del Título VII, del Libro IV.1, "Del Uso de Suelo", del Código Municipal, el Título VIII, el artículo 1 Ordenanza Municipal No. 003, publicada en Registro Oficial Suplemento 23 de 7 de Agosto del 2019.

Las condiciones urbanísticas que los lotes deberán reunir para solicitar la aplicación de esta figura, deberán regularse mediante resolución administrativa de la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda, considerando al menos los siguientes parámetros: tamaño o superficie mínima del lote, ancho o secciones de las vías, usos de suelo y zonificación, zonas de riesgo, cobertura de servicios básicos y densidad habitacional, parámetros relevantes que sustentan la aplicabilidad de un mayor aprovechamiento.

Artículo 2534.- Autorización de incremento de pisos en proyectos eco-eficientes ubicados en las áreas de influencia del sistema metropolitano de transporte.- El incremento de pisos en proyectos eco-eficientes ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte, de acuerdo al Mapa No. 2 anexo al presente Título, se sujetará al procedimiento administrativo ordinario y se determinará en virtud del puntaje obtenido por el proyecto edificatorio, en cumplimiento a los parámetros establecidos en la Matriz de Eco-eficiencia que la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda establecerá mediante resolución administrativa, observando los componentes previstos en el artículo 2537 del presente Título y de acuerdo con los rangos establecidos en el siguiente cuadro:

Cuadro 1.- Rangos de calificación para alcanzar los porcentajes de incremento de pisos por sobre lo establecido en el PUOS

Rango de Calificación	Área de Influencia de las Paradas de Corredores Exclusivos de Transporte (BRT)	Área de Influencia de las Estaciones del Metro de Quito
60% - 69%	25% de pisos adicionales*	25% de pisos adicionales*
70% - 79%	50% de pisos adicionales*	50% de pisos adicionales*
80% - 89%	N/A	75% de pisos adicionales*
90% - 100%	N/A	100% de pisos adicionales*

* Por sobre lo establecido en el PUOS vigente

Las condiciones urbanísticas que los lotes deberán reunir para solicitar la aplicación de esta figura, deberán regularse mediante resolución administrativa de la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda, considerando los parámetros previstos en el inciso tercero del artículo 2533 del presente Título.

Para los edificios que superen la altura máxima, medida en número de pisos, definida en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte por el Plan de Uso y Ocupación de Suelo del Distrito Metropolitano de Quito, la evaluación del proyecto estará condicionada a la aprobación de una propuesta de intervención en el espacio público del entorno al proyecto, que contemple aportes tendientes a mejorar su calidad urbanística y ambiental, su capacidad de acogida y su conectividad peatonal y ciclística con los nodos del transporte. Las mencionadas obras podrán ser imputadas al

pago en especie de la Concesión Onerosa de Derechos (COD) por suelo creado, en hasta un 20% del valor a cancelar por este concepto.

En estos casos la Secretaría responsable del territorio, hábitat y vivienda emitirá un informe técnico respecto a la propuesta, donde se definirá el ámbito y el alcance territorial de la intervención urbanística en el espacio público presentada por el promotor. Para la emisión del mencionado informe, así como para obtener las autorizaciones necesarias para viabilizar la intervención en el espacio público, la Secretaría responsable del territorio, hábitat y vivienda realizará las coordinaciones con las entidades municipales competentes.

Para estos casos, las intervenciones en espacio público de los mencionados proyectos deberán haber finalizado previa a la obtención del certificado de finalización del proceso constructivo del edificio licenciado.

Artículo 2535.- Del proceso de calificación del proyecto.- La calificación del proyecto a la que se hace referencia en el artículo precedente, será realizada por entidades colaboradoras de certificación de planos habilitadas bajo la normativa metropolitana, quienes evaluarán y puntuarán el proyecto en función de la Matriz de Eco-eficiencia.

Para tales efectos, el promotor y los profesionales a cargo del diseño de las estrategias, ingenierías o instalaciones eco-eficientes, sustentarán el cumplimiento de los parámetros contenidos en la referida matriz, a los que aplique el proyecto, con la presentación de las respectivas memorias técnicas de diseño y cálculo, que permitan evaluar y calificar objetivamente al proyecto y consecutivamente determinar el porcentaje de incremento de pisos por sobre lo establecido en el PUOS al cual accederá el proyecto.

Las entidades colaboradoras emitirán un informe de calificación en el cual conste los puntajes parciales, correspondientes a cada parámetro, y el puntaje total del proyecto, así como el número de pisos adicionales a los cuales podrá optar el edificio, en correspondencia al cuadro No. 1 del artículo precedente. Este informe sustentará la emisión de un Acta de Suelo Creado por Eco-eficiencia, a cargo de la Administración Zonal correspondiente al emplazamiento del proyecto, documento en el cual se determinará el área útil correspondiente al número de pisos adicionales por sobre lo establecido en el PUOS así como el valor de la Concesión Onerosa de Derechos por Suelo Creado derivado de la aplicación de la fórmula prevista en el artículo 2540 de del presente Título.

El valor resultante de la aplicación de la fórmula de cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos deberá ser cancelado o contar con el convenio de pago respectivo, siguiendo las modalidades y el procedimiento previstos en la normativa vigente, previo a la obtención de la Licencia Metropolitana Urbanística de Edificación LMU (20).

Los proyectos que apliquen al incremento de pisos bajo las figuras previstas en este Título, deberán obtener de las empresas públicas metropolitanas competentes, las factibilidades de servicios previo al proceso de licenciamiento.

Artículo 2536.- Del Certificado de Conformidad de Diseño de Instalaciones Eco-eficientes.- Para las instalaciones eco-eficientes que pudieren no estar contenidas en los certificados de conformidad de planos arquitectónicos, de ingeniería estructural o de instalaciones eléctricas y sanitarias previstos en los procedimientos de licenciamiento metropolitano urbanístico, las entidades colaboradoras deberán emitir un certificado de conformidad de diseño de instalaciones eco-eficientes en concordancia con los parámetros evaluados en la Matriz de Eco-eficiencia. La emisión de este certificado seguirá los procedimientos administrativos previstos en la normativa metropolitana y será exigible previo a la obtención de la Licencia Metropolitana Urbanística de Edificación LMU (20).

Artículo 2537.- Eco-eficiencia.- Para efectos del presente Título, la eco-eficiencia es el conjunto de conceptos y estrategias que promueven el desarrollo urbano sostenible mediante edificaciones que reduzcan el consumo de agua potable, traten y reutilicen aguas residuales, aprovechen el agua lluvia, gestionen la escorrentía urbana, optimicen el consumo de energía eléctrica, adopten medidas que reduzcan la emisión de gases de efecto invernadero, clasifiquen y gestionen residuos sólidos, construyan con materiales con bajo impacto ambiental, implementen cobertura vegetal y arbolado urbano e incluyan criterios de diseño bioclimático.

De manera complementaria a los parámetros de eco-eficiencia aquí mencionados, se considerará e integrará en la calificación del edificio, aportes urbanísticos tales como la integración parcelaria, la integración de la acera y del espacio público con los retiros y áreas privadas de uso público en planta baja, la mixtura de usos compatibles con el uso de suelo, así como estrategias innovadoras de seguridad sísmica, vinculadas al alivianamiento de las cargas, entre otras, que mejoren las condiciones urbanas y de habitabilidad en los lugares donde se implementen los proyectos.

Con la finalidad de evaluar el diseño y cumplimiento de la implementación de estos parámetros, la Secretaría a cargo del territorio, hábitat y vivienda será la encargada de desarrollar y actualizar la Matriz de Eco-Eficiencia, herramienta que contendrá el sistema de calificación de un edificio eco-eficiente, compuesta por una serie de parámetros técnicos, debidamente definidos y ponderados, relacionados a los conceptos y estrategias previstas en este artículo y Título, que permita una evaluación objetiva de los proyectos que aplican a la compra de edificabilidad bajo esta figura. Esta herramienta podrá, de ser el caso, estar compuesta de una o varias matrices de calificación.

La selección y ponderación de los parámetros que componen la Matriz de Eco-Eficiencia guardará concordancia con los objetivos estratégicos de la política pública distrital en materia ambiental así como con aquellos de las políticas de movilidad, desarrollo urbanístico, espacio público y desarrollo e inclusión social, observando los siguientes principios:

a. Parámetros de obligatorio cumplimiento: son parámetros sujetos a puntuación, que deberán ser obligatoriamente desarrollados en los proyectos eco-eficientes y que están relacionados a factores cuya incidencia tiene alcances de transformación urbanística concordantes con los objetivos del presente Título.

La participación o peso de estos factores en la matriz, no podrá ser menor al 30% del puntaje total e incluirá al menos los siguientes parámetros:

- Reducción del consumo de agua potable;
- Medidas de escorrentía urbana que incluya infraestructura verde e infraestructura gris, orientadas a disminuir la carga sobre el sistema de drenaje urbano;
- Diseño pasivo, que considerará como mínimo condiciones de confort térmico y lumínico;
- Cobertura vegetal y arbolado urbano;
- Integración de la acera y del espacio público con los retiros y áreas privadas de uso público en planta baja y aportes al espacio público;
- Mixtura de usos compatibles con el uso de suelo y,
- Aportes a la movilidad sostenible, específicamente referidos a la reducción del número de estacionamientos.

•

b. Parámetros optativos: son parámetros sujetos a puntuación, que constarán en la matriz de eco-eficiencia, seleccionados y desarrollados a criterio del promotor o diseñador del proyecto eco-eficiente y cuya incidencia incrementa la sostenibilidad ambiental del edificio y de la ciudad, en concordancia con los objetivos de reducción de las huellas ambientales del Distrito Metropolitano de Quito, e incluirá al menos los siguientes parámetros:

- Tratamiento y reutilización de aguas residuales;
- Aprovechamiento del agua lluvia;
- Reducción de la emisión de gases de efecto invernadero;
- Optimización del consumo de energía eléctrica;
- Clasificación y gestión de residuos sólidos;
- Construcción con materiales de bajo impacto ambiental;
- Integración parcelaria, mismo que tendrá un puntaje preponderante en la Matriz de Eco-Eficiencia respecto de los otros parámetros optativos;
- Innovación en materia de seguridad sísmica, vinculadas al alivianamiento de las cargas.

Los proyectos eco-eficientes, que incrementen su edificabilidad por encima del 50% de lo establecido en el PUOS vigente, deberán obtener una calificación superior o igual al 75% del puntaje correspondiente a los parámetros obligatorios. Los proyectos eco-eficientes, que incrementen su edificabilidad hasta el 50% de lo establecido en el PUOS vigente, deberán obtener al menos el 50% del puntaje correspondiente a los parámetros obligatorios.

El sistema de calificación y los flujos y procedimientos de aplicación de esta herramienta deberán regularse mediante resolución administrativa de la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda.

Artículo 2538.- Densidad habitacional.- En los proyectos eco-eficientes ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte, se promoverá una adecuada densificación habitacional orientada a mantener o incrementar la población residente de las áreas de influencia de los nodos de transporte público. Para el efecto, los parámetros de densidad habitacional tendrán una valoración adicional a la Matriz de Eco-eficiencia.

Para efectos del presente Título se entenderá como densidad habitacional a la relación entre el área útil residencial (expresada en metros cuadrados correspondiente a las unidades de vivienda) del edificio y el número de habitantes previsto en su ocupación. La búsqueda de una mayor densidad habitacional se efectuará sin perjuicio del cumplimiento de las dimensiones mínimas de los ambientes y espacios habitables previstas en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo.

Artículo 2539.- Mejoramiento de espacio público.- En los proyectos eco-eficientes ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte, se promoverá la intervención en el espacio público del entorno al proyecto, que contemple aportes tendientes a mejorar su calidad urbanística y ambiental, su capacidad de acogida, su conectividad peatonal y ciclística con los nodos de transporte, los cuales tendrán una valoración adicional a la Matriz de Eco-eficiencia.

En estos casos se estará al procedimiento previsto en los incisos tercero a quinto del artículo 2534 del presente Título.

CAPÍTULO II CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS POR SUELO CREADO

SECCION I NORMAS GENERALES

Artículo 2540.- Concesión Onerosa de Derechos (COD) por suelo creado.- Para efectos de este Título, se define como un instrumento de financiamiento del desarrollo urbano, por el otorgamiento de un mayor aprovechamiento urbanístico expresado en el incremento de edificabilidad. La concesión onerosa de derechos se calculará únicamente sobre los derechos urbanísticos adicionales a los establecidos en el PUOS.

La cuantía de la COD por suelo creado se determinará por cada metro cuadrado (m²) de área útil autorizado por sobre lo establecido en el PUOS (COS TOTAL), con la aplicación de la siguiente fórmula:

$$\text{COD(sc)} = \frac{S(t) \times V(\text{AIVA})}{\text{AUT}} \times \text{AU(e)} \times \text{FA}$$

Donde:

COD(sc)= Concesión Onerosa de Derechos por Suelo Creado

S(t)=Superficie del Terreno

V(AIVA)= Valor del AIVA correspondiente al terreno

AUT= Área útil asignada en el PUOS, equivalente al Coeficiente de Ocupación de Suelo Total (COS total).

AU(e)= Área útil excedente a la asignada por el PUOS (Área útil que excede a la permitida por el COS Total y que constituye el incremento de edificabilidad).

FA= Factor de ajuste correspondiente a la siguiente tabla, en función de la localización e incremento de edificabilidad del proyecto:

Rango de AIVA	METRO				BRT	
	Factor de ajuste para COS incrementado ≤25%	Factor de ajuste para COS incrementado >25% e ≤50%	Factor de ajuste para COS incrementado >50% e ≤75%	Factor de ajuste para COS incrementado >75% hasta 100%	Factor de ajuste para COS incrementado ≤25%	Factor de ajuste para COS incrementado >25% hasta 50%
≥ 1055	1	0,8	0,6	0,5	1	0,8
≥815 e <1055	0,9	0,7	0,5	0,4	0,9	0,7
≥515 e <815	0,7	0,5	0,4	0,3	0,7	0,5
<515	0,6	0,4	0,3	0,2	0,6	0,4

Tabla N.- 1: Factores de Ajuste aplicables a la fórmula de la COD (sc)

Nota 1: A los proyectos que se desarrollen en las Zonas Urbanísticas de Asignación Especial (ZUAE) les corresponderá un factor de ajuste del 0,9.

Nota 2: El porcentaje de incremento de número de pisos aprobado a partir de la evaluación del proyecto con la Matriz de Eco-Eficiencia (Cuadro No. 1), equivale al rango de COS incrementado del presente cuadro.

Para proyectos que incluyen servicios hoteleros, servicios turísticos, equipamientos educativos y equipamientos de salud, ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte, se aplicará al monto resultante de la fórmula prevista en el presente artículo, un factor de ajuste adicional de 0,7, siempre y cuando estos servicios alcancen al menos un 30% del área útil total del proyecto.

Artículo 2541.- Sujetos obligados al pago de la Concesión Onerosa de Derechos.- Están obligados a cancelar los valores generados por concepto de Concesión Onerosa de Derechos, todas las personas naturales o jurídicas, que soliciten el incremento de número de pisos en proyectos eco-eficientes ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte o en proyectos ubicados en las Zonas Urbanísticas de Asignación Especial (ZUAE).

Artículo 2542.- Proyectos exonerados de la Concesión Onerosa de Derechos.- Están exentos del pago de la concesión onerosa de derechos por suelo creado, todas las personas naturales o jurídicas de derecho público o privado y organizaciones pertenecientes a la economía popular y solidaria que promuevan los siguientes tipos de proyectos:

- a. Los proyectos públicos y/o privados de vivienda social, bajo todas las categorías previstas en la política pública nacional, incluyendo a los de Vivienda de interés social (VIS), debidamente calificados por el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.
- b. Los proyectos de equipamiento público, destinados a la administración pública o a la provisión de servicios públicos, incluso los promovidos por sociedades y organizaciones no gubernamentales sin fines de lucro, en los ámbitos de la educación, salud, cultura, deporte, beneficencia, entre otros, que demuestren objetivamente la orientación de inclusión social y económica de proyectos sin fines de lucro.

Los proyectos que apliquen a la exoneración de la COD deberán presentar ante la Administración Zonal correspondiente, previo a la emisión de la LMU (20), la documentación de respaldo que sustente la exoneración.

Artículo 2543.- Compensación del pago correspondiente a la Concesión Onerosa de Derechos.- Los proyectos eco-eficientes ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte, que incorporen en el mismo proyecto unidades de vivienda de interés social (VIS) o vivienda de interés público (VIP) cuya área útil vendible sea equivalente al menos al 10% del área útil vendible del edificio, serán compensados, por efecto de esta incorporación, con el monto total a pagarse por concepto de la concesión onerosa de derechos por suelo creado.

Para tales efectos, el propietario o promotor del proyecto, adjuntará al expediente técnico del proyecto, los siguientes respaldos documentales:

- a. Los planos arquitectónicos donde se señale con precisión la ubicación y superficies las unidades habitacionales destinadas para este fin, con los correspondientes cuadros de áreas útiles y brutas;
- b. La memoria de especificaciones técnicas de acabados que se implementará en las unidades habitacionales, en concordancia con los techos de comercialización establecidos para estas categorías de vivienda social;
- c. La memoria de especificaciones técnicas de acabados que se implementará en las áreas comunales correspondientes a los pisos donde se emplacen estas unidades habitacionales;
- d. La memoria de los estacionamientos, bodegas y otras áreas de propiedad exclusiva, vinculadas a la unidad habitacional y que estarían comprendidas en el precio total de venta.
- e. Una carta de compromiso protocolizada mediante la cual el propietario o promotor se compromete a comercializar las unidades habitacionales objeto de este artículo a un precio total de venta que no supere aquel establecido por la política pública nacional.
- f. La calificación del proyecto o de las unidades calificadas como VIS o VIP, por parte de las entidades públicas competentes, de ser el caso.

De comprobarse incumplimiento de una o varias de las condiciones aquí señaladas, mediante todas las fuentes objetivas de verificación disponibles, el municipio, a través de los órganos competentes, procederá a emitir la orden de pago correspondiente a la concesión onerosa de derechos actualizada a la fecha de dicha emisión, la cual se hará exigible de manera inmediata, incluso por vía coactiva.

En tales circunstancias, el monto a pagarse por este concepto, corresponderá únicamente al área útil de las viviendas que incumplan las condiciones de precio establecidas por la política pública, al momento de esta liquidación.

Con tal propósito, en un plazo no mayor a 3 años contados a partir de la obtención de la licencia metropolitana urbanística LMU (20), el promotor presentará ante la Administración Zonal respectiva, los documentos que evidencien que dichas unidades de vivienda de destinaron efectivamente a los beneficiarios focalizados por la política pública nacional, pudiendo ser estos documentos: copias certificadas de escrituras de compra-venta en las cuales se evidencie que el valor de la venta se realizó observando los techos establecidos por la política pública; actas de entrega-recepción avaladas por la entidad pública competente, entre otros documentos cuyo alcance y contenido demuestre que la vivienda fue vendida observando las condiciones establecidas en la política pública de vivienda social. Este plazo podrá prorrogarse, a solicitud del promotor, por hasta 18 meses adicionales, con las debidas justificaciones, luego de lo cual, de no mediar presentación de los documentos aquí citados, la Administración Zonal procederá a emitir las órdenes de pago correspondientes.

Artículo 2544.- Entidad responsable del cálculo para determinar el valor de la Concesión Onerosa de Derechos. – Las entidades responsables para determinar y emitir el valor a cancelar por concepto de Concesión Onerosa de Derechos son:

- a. En el caso de proyectos que apliquen al incremento de pisos por suelo creado en ZUAE, la Administración Zonal correspondiente.
- b. En el caso de proyectos eco-eficientes ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte, la Administración Zonal correspondiente, determinando para cada caso, los valores y montos a pagar por concepto de la Concesión Onerosa de Derechos, incluyendo las exenciones, compensaciones y reducciones que pudieren aplicar.

Para el caso previsto en el literal b) del presente artículo, y únicamente cuando el pago se haga en especie, será la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda la encargada de emitir un informe que detalle y valore las formas de pago en especie acordadas con los promotores; información que sustentará la suscripción del convenio de pago a celebrarse entre el promotor y la Administración General. El convenio de pago, debidamente suscrito, será exigible por la Administración Zonal correspondiente, previa emisión de la LMU (20).

SECCIÓN II DEL PAGO DE LA CONCESIÓN ONEROSA

Artículo 2545.- Formas de pago de la Concesión Onerosa de Derechos. - El pago a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por concepto de Concesión Onerosa de Derechos, resultante de la aplicación de la fórmula establecida en el artículo 2540 del presente Título, podrá ser realizado por parte de los promotores previa concertación con el Municipio aplicando una o varias de las siguientes modalidades:

- a. Pago monetario al contado o por cronograma de pago;
- b. Pago en especie, mediante la entrega, cesión o actuación a favor del Municipio en los siguientes aspectos:
 - i. Infraestructura necesaria para ampliar o mejorar los sistemas públicos de soporte; el espacio público; la interconexión entre los diversos modos de transporte público y la red verde urbana, conforme a lo previsto en los planes maestros, planes parciales, planes especiales o planificación metropolitana prevista para el efecto, dentro de los Mapas 1 y 2 del presente Título.
 - ii. Suelo urbanizado, siempre que el o los lotes que se entreguen a la municipalidad tengan un área de al menos 400 m² por lote y se encuentren ubicados dentro del Mapa 2, anexos al presente Título.
 - iii. Vivienda de Interés Social, bajo las condiciones establecidas en las normativas nacional y metropolitana, dentro del Mapa 2 anexo al presente Título o en proyectos de vivienda impulsados por la Empresa Pública Metropolitana competente. Cuando el pago en especie se haga mediante la entrega, a favor del Municipio, de unidades de vivienda de interés social, el valor de dichas viviendas será equivalente al menos al 50% del valor total de la Concesión Onerosa de Derechos resultante de la aplicación de la fórmula establecida en el artículo 2540.

- iv. Equipamientos públicos de servicios sociales o de servicios públicos, según las tipologías previstas en el PUOS vigente, dentro de los Mapas 1 y 2 del presente Título.
- v. Otra infraestructura pública que contribuya a disminuir los déficits prioritarios de la ciudad o a mejorar las condiciones urbanísticas del entorno o sector de implantación del proyecto.

No serán imputables al pago de la Concesión Onerosa de Derechos las obras de mitigación a los impactos en la movilidad, ambiente o urbanismo que deban ser asumidas por el promotor, a su costa.

En estos casos, y de existir una valoración objetiva de obras de mitigación que excedan los requerimientos de los estudios de impacto, el Municipio, previo informe técnico y valorativo de las entidades competentes, podrá descontar del valor de la Concesión Onerosa de Derechos los montos proporcionales a estos excedentes, siempre y cuando se demuestre el beneficio colectivo de los mismos.

Artículo 2546.- Valoración de los pagos en especie. - La valoración de acuerdo a la modalidad elegida como pago en especie se la realizará de la siguiente manera:

a. Infraestructura necesaria para ampliar o mejorar los sistemas públicos de soporte; el espacio público; la interconexión entre los diversos modos de transporte público y la red verde urbana. - Se hará mediante informe motivado por parte de las entidades o empresas municipales competentes en la materia, sobre la base de un estudio presentado por el promotor del Proyecto que contendrá:

- i) El dimensionamiento técnico y económico preliminar de las obras que proponga dar en pago;
- ii) Las fases y cronograma de construcción o consolidación;
- iii) Los alcances o impactos, objetivamente dimensionados que dichas obras aportan para resolver o paliar los problemas, déficits o mejoras en los cuales se enfocan; y,
- iv) Para el caso de infraestructura, los costos estimados en la operación y mantenimiento de las redes o sistemas de soporte propuestos.

El análisis de costos se hará en comparación o con base a los índices de precios, costos o valores actualizados que dispongan las entidades o empresas municipales competentes en la materia del pago en especie. De no contarse con tal información, se utilizará la información oficial y actualizada de precios, costos y valores emitida por los gremios, cámaras o entidades del sector público o privado competentes en la materia.

El informe de valoración será habilitante del convenio de pago en especie que suscribirá el promotor con la Administración General del Municipio. El plazo que dispondrá la entidad

municipal competente para emitir el informe de valoración será de 15 días contados a partir de la entrega de información requerida para tal efecto.

b. Suelo urbanizado.- La valoración de las cesiones de suelo urbanizado considerará el costo total de la habilitación del suelo efectuada por parte del promotor, incluyendo:

- i. El costo del terreno urbanizado que resultará de la multiplicación del área total a ser cedida por el AIVA vigente correspondiente a la ubicación del lote.

La valoración del suelo urbanizado a entregarse como forma de pago en especie, declarada por el promotor del proyecto, será analizada por la Dirección Metropolitana de Catastro, entidad que emitirá un informe valorativo. Por su parte, la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda emitirá un informe técnico referido a la conveniencia territorial de aceptar dicho suelo como forma de pago. Ambos informes serán habilitantes del convenio de pago en especie que suscribirá el promotor con la Administración General del Municipio. El plazo para que las entidades emitan sus respectivos informes será de 15 días contados a partir de la entrega de información requerida para tal efecto.

c. Vivienda de interés social y equipamientos públicos de servicios sociales o de servicios públicos.- La valoración de unidades de vivienda de interés social y/o de equipamientos públicos, considerará el costo total del proyecto efectuado por parte del promotor, incluyendo:

- i. El costo del terreno que resultare de la multiplicación del área total a ser cedida por el AIVA vigente correspondiente a la ubicación del lote;
- ii. Los costos directos correspondientes a la construcción de las áreas computables y no computables; áreas verdes y los demás requerimientos funcionales del proyecto, y;
- iii. Los costos indirectos incurridos para la construcción del proyecto que en ningún caso podrán superar el 15% del costo total del proyecto.

La valoración de las formas de pago en especie de las que trata el presente artículo será analizada por la Empresa Pública Metropolitana a cargo de la vivienda, Empresa Pública Metropolitana de Obras Públicas u otra entidad competente, según los casos, y su informe de valoración será habilitante del convenio de pago en especie que suscribirá el promotor con la Administración General del Municipio. El plazo para que dicha entidad emita el informe de valoración será de 15 días contados a partir de la entrega de información requerida para tal efecto.

Artículo 2547.- Pago monetario de contado o por cronograma de pago. - Tras la aplicación la fórmula de cálculo y la determinación del valor a cancelar por concepto de Concesión Onerosa de Derechos y previo a la obtención de la LMU (20), el promotor cancelará el valor total por Concesión

Onerosa de Derechos por suelo creado correspondiente a la edificación a ser licenciada, cuando la forma elegida de pago sea de contado. Emitida la orden de pago por parte de la Administración Zonal correspondiente, el administrado tendrá 30 días calendario para efectuar el pago del valor total de Concesión Onerosa de Derechos por suelo creado. Pasado dicho plazo, la orden de pago quedará sin efecto ante lo cual, de ser de su interés, el promotor deberá solicitar una actualización del informe de calificación previsto en el artículo 2535 del presente Título, previo a la emisión de una nueva orden de pago.

El pago de contado se efectuará por todos los medios disponibles previstos, previo a la obtención de la LMU (20).

En caso de errores en la emisión de la orden de pago o de desistimiento del proceso de compra de suelo creado, será la respectiva Administración zonal la responsable de darlos de baja, de emitir las nuevas órdenes de pago con datos corregidos, o de emitir los títulos de crédito a favor del administrado para la correspondiente devolución de los valores pagados por concepto de Concesión Onerosa de Derechos, según los casos.

Cuando el administrado solicite dar de baja a la LMU (20), siempre y cuando no se hayan iniciado las intervenciones constructivas correspondientes a los pisos adicionales objeto de la compra de suelo creado y previo informe de la Agencia Metropolitana de Control, será la Administración Zonal la responsable de emitir los títulos de crédito a favor del administrado para la correspondiente devolución de los valores pagados por concepto de Concesión Onerosa de Derechos.

Cuando el pago se realice por cronograma de pago, se cancelará bajo las mismas condiciones y procedimientos previstos para el pago al contado, al menos el 20% del monto total resultante de la aplicación de la fórmula por concepto de la Concesión Onerosa de Derechos previo a la obtención de la LMU (20). El pago del 80% restante será exigible después de 24 meses contados a partir de la obtención de la LMU (20), con un plazo máximo de 12 meses, saldo a pagarse en cuotas mensuales iguales, contadas a partir del mes 25. En caso de mora en el pago de una cuota a partir del mes 25, se aplicarán los intereses por mora previstos en la normativa municipal vigente. De verificarse la falta de pago en dos cuotas consecutivas, el Municipio recurrirá al cobro por vía coactiva. Para tal efecto, la Dirección Metropolitana Financiera, verificará el cumplimiento de las obligaciones convenidas.

Artículo 2548.- Convenio de pago en especie.- Para efecto de formalizar la modalidad de pago en especie, se deberá considerar los siguientes aspectos:

- i. La entidad municipal encargada de suscribir el convenio de pago en especie es la Administración General.
- ii. La valoración económica del pago en especie se realizará conforme a lo establecido en el presente Título. Los informes de valoración serán documentos habilitantes del convenio.

iii. La valoración económica del pago en especie corresponderá al menos al valor resultante de la fórmula de Concesión Onerosa de Derechos al cual se deberá descontar los valores resultantes de la aplicación de los descuentos monetarios, de ser el caso.

iv. El convenio contendrá las cláusulas necesarias para garantizar la cantidad, calidad y oportunidad (plazos) para la ejecución y/o entrega de las obras bienes o actuaciones a favor del Municipio. Establecerá las obligaciones de las partes, las garantías de cumplimiento por parte de los deudores y las penalizaciones a las cuales se sujetarán por probado incumplimiento o retraso de sus obligaciones. De igual forma, determinará la o las entidades responsables del seguimiento y fiscalización de las obras a ejecutarse o de los bienes a transferirse a favor del Municipio.

v. En el caso de cesiones de suelo, de pago con vivienda de interés social o de otros bienes convenidos como forma de pago, el promotor será responsable de llevar a cabo, a su costo, los trámites necesarios para lograr las respectivas aprobaciones y efectuar la transferencia de dominio a favor del Municipio.

Artículo 2549.- Seguimiento de los compromisos asumidos por el promotor del proyecto.- La Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda, en coordinación con o mediante delegación a las Administraciones Zonales, Empresas Públicas Metropolitanas y demás entidades municipales, en función de las obras o actuaciones a ejecutarse o de los bienes a transferirse en calidad de pago en especie, efectuarán el seguimiento a los compromisos asumidos por el promotor, en el marco del convenio previsto en el presente Título. En caso de probado incumplimiento a las obligaciones establecidas en el convenio de pago en especie, la o las entidades encargadas del seguimiento informarán a las dependencias municipales competentes, para que estas inicien las acciones legales o administrativas previstas para cada caso, según lo establecido en el presente Título.

Artículo 2550.- Control y cumplimiento del cronograma de pago monetario. - La Tesorería Metropolitana llevará un registro individualizado de control y cumplimiento de los pagos monetarios debiendo, en caso de incumplimiento, reportar inmediatamente a la entidad encargada del catastro para el consecuente bloqueo de claves catastrales y a efecto de solicitar o disponer las acciones que correspondan en defensa del interés institucional. La Concesión Onerosa de Derechos, de manera general, será exigible por la vía coactiva.

Artículo 2551.- Deducción en el Impuesto a las Utilidades en la Transferencia de Predios Urbanos y Plusvalía de los Mismos.- Para el cálculo del Impuesto a las Utilidades en la Transferencia de Predios Urbanos y Plusvalía de los Mismos, los valores pagados por concepto de Concesión Onerosa de Derechos serán deducibles de la utilidad bruta de acuerdo a la normativa vigente, siempre que el impuesto a las utilidades haya sido asumido por el vendedor y sea el mismo sujeto pasivo de la Concesión Onerosa de Derechos, considerando como precio de venta o de cuantía de transferencia, el valor comercial del predio.

Para efectos de la deducibilidad, se considerará únicamente el valor pagado a la fecha de transferencia del predio. Los valores pagados sean en especie o en dinero aplicables a cada predio

transferido deberán ser certificados por la Administración Zonal, Secretaría encargada del Territorio, Hábitat o Vivienda o la Dirección Metropolitana Financiera en los casos que les corresponda, y enviados a la Dirección Metropolitana Tributaria en el término de 24 horas de solicitados.

CAPÍTULO III RÉGIMEN DE CONTROL, INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 2552.- Control.- Las competencias de control del presente Título las ejercerá la Agencia Metropolitana de Control, sin perjuicio de que las inspecciones técnicas se realicen a través de los órganos competentes del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito o Entidades Colaboradoras.

Artículo 2553.- Inspección Técnica. - La Agencia Metropolitana de Control (AMC) efectuará o delegará a Entidades Colaboradas la realización de las inspecciones técnicas y de control en los proyectos que se califiquen por la Matriz de Eco-eficiencia.

Una vez que se encuentre emitido el acto administrativo de autorización de incremento de pisos, la AMC o las Entidades Colaboradoras, deberán efectuar las inspecciones técnicas *in-situ*, durante la construcción del proyecto, para comprobar el cumplimiento de las reglas técnicas de la Matriz de Eco-eficiencia. Será responsabilidad de la AMC o de las Entidades Colaboradoras, establecer el esquema de visitas para la correcta verificación de cada punto de la Matriz de Eco-eficiencia, de conformidad con el instructivo que la Secretaría de Territorio, hábitat y Vivienda, y la Agencia Metropolitana de Control desarrollarán para el efecto.

Finalizado el proyecto, se efectuará la inspección final de la obra que permitirá la verificación del cumplimiento de las reglas técnicas de la Matriz de Eco-eficiencia y habilitará la emisión del certificado de conformidad de finalización del proceso constructivo por parte de la AMC.

Las tasas o tarifas, según corresponda a cada caso, que aplicará la AMC o las entidades colaboradoras, serán las previstas en el ordenamiento jurídico vigente para el ejercicio del seguimiento de las tareas constructivas y emisión del certificado de conformidad de finalización del procedimiento constructivo.

Artículo 2554.- Actas de verificación. – La AMC o las Entidades Colaboradoras, en cada una de las inspecciones técnicas y de control del proyecto calificado con la Matriz de Eco-eficiencia, emitirán actas de verificación conforme lo estipulado en la normativa metropolitana que establece el régimen administrativo que regula el ejercicio de la potestad sancionadora en el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 2555.- Inspección de control anual.- Finalizado el proyecto y obtenido el certificado de conformidad de finalización del proceso constructivo, la AMC directamente o a través de las Entidades Colaboradas de Control, efectuarán obligatoriamente cada año, durante 10 años, una

inspección de control para verificar que los parámetros de eco-eficiencia, constantes en el informe de calificación previsto en el inciso tercero del artículo 2535 del presente Título, se sigan manteniendo en funcionamiento en el edificio. Con este fin, el proyecto deberá incluir dispositivos de monitoreo y medición incorporados a los sistemas de eco-eficiencia.

La cuantía de la tasa o tarifa por la emisión del informe de inspección anual, según corresponda a cada caso, que aplicará la AMC o las entidades colaboradoras respectivamente, será equivalente al 1,5% de aquellas previstas para la emisión del certificado de finalización del proceso constructivo. El monto resultante de la aplicación de la tasa o tarifa será pagado antes de la inspección por parte de los propietarios o copropietarios, obligación que constará en la escritura pública de declaratoria de propiedad horizontal.

Artículo 2556.- Infracciones en proyectos eco-eficientes.- Se consideran infracciones a las disposiciones del presente Título aquellas relacionadas con el incumplimiento de los parámetros de eco-eficiencia bajo los cuales un proyecto fue aprobado. Las infracciones se clasifican en:

- 1. Leves.-** Cuando un proyecto ha incumplido con un porcentaje menor o igual al 5% de los parámetros aprobados por la Matriz de Eco-Eficiencia.
- 2. Graves.-** Cuando un proyecto ha incumplido con un porcentaje mayor al 5% y menor o igual al 10% de los parámetros aprobados por la Matriz de Eco-Eficiencia.
- 3. Muy graves.-** Cuando un proyecto ha incumplido con un porcentaje mayor al 10% de los parámetros aprobados por la Matriz de Eco-Eficiencia.

El grado de la presunta infracción será determinado, de ser el caso, a partir del acta o informe resultantes de las inspecciones previstas en los artículos 2553, 2554 y 2555 del presente Título.

Para el ejercicio de la potestad sancionadora, la AMC observará lo dispuesto en el Código Orgánico Administrativo y, para todo lo que no se encuentre previsto en este Título respecto del régimen sancionatorio y su procedimiento, se someterá de manera supletoria a lo constante en la normativa metropolitana que establece el régimen administrativo para el ejercicio de la potestad sancionadora en el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 2557.- Sanciones. - Los proyectos calificados y aprobados por la Matriz de Eco-eficiencia deben implementar y mantener en óptimo funcionamiento los sistemas e instalaciones por las cuales se concedió el incremento de pisos. Los dispositivos de monitoreo y medición incorporados a los sistemas de eco-eficiencia servirán para evaluar su rendimiento y operación.

En el caso de incumplimiento total o parcial de los parámetros que se evaluaron para calificar la eco-eficiencia del edificio y/o en caso de incumplimiento del mantenimiento o cese de operación de los sistemas de eco-eficiencia, se aplicarán las siguientes sanciones a los promotores, propietarios o copropietarios del inmueble, según los casos:

1. Si durante la fase de construcción, el promotor del proyecto incumpliere en la ejecución o puesta en marcha de los parámetros técnicos calificados con la Matriz de Eco-Eficiencia y los dispositivos de monitoreo y medición, la AMC no procederá con la entrega del Certificado de Conformidad de Finalización del Proceso Constructivo hasta que se haya implementado íntegra y adecuadamente los sistemas, instalaciones y equipos de eco-eficiencia con los cuales se aprobó el proyecto. Para asegurarse del cumplimiento de estas obligaciones, dicha entidad podrá aplicar las multas y medidas cautelares previstas en el ordenamiento jurídico y en el numeral 2 de este artículo.

2. Si durante las inspecciones de control anual, se verificare el incumplimiento de los parámetros de eco-eficiencia derivados de la supresión, falta de funcionamiento o avería de los sistemas, instalaciones o equipos de eco-eficiencia, así como la desinstalación o no funcionamiento de los sistemas de seguimiento y monitoreo, se aplicará a los propietarios o copropietarios del inmueble, la multa resultante de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$\text{Monto de la multa} = \% \text{ de incumplimiento del puntaje alcanzado en la Matriz de Eco-Eficiencia} \times \text{COD(sc)}$$

Donde:

- El % de incumplimiento del puntaje de la Matriz de Eco-Eficiencia corresponde a la división de la sumatoria del puntaje de los parámetros incumplidos para el puntaje total obtenido en la evaluación de la Matriz de Eco-Eficiencia por 100.
- COD corresponde al monto calculado de la Concesión Onerosa de Derechos por suelo creado.

En caso de desinstalación de los sistemas de seguimiento y monitoreo, se aplicará un factor de 0,3 a la fórmula prevista en el presente artículo.

Las multas correspondientes a las sanciones que corresponden a las infracciones leves, graves y muy graves, se calcularán con la formula aquí prevista, en concordancia con el porcentaje de incumplimiento.

Sin perjuicio de lo previsto en este artículo, los promotores, propietarios o copropietarios de edificios eco-eficientes podrán adecuar su conducta presentando un proyecto modificador a los sistemas de eco-eficiencia que podrían haber dejado de operar, para lo cual se sujetarán al procedimiento de certificación de planos y licenciamiento urbanístico-arquitectónico previsto en el presente Título. En tales circunstancias, los sistemas previstos en el proyecto modificador garantizarán al menos el mismo rendimiento ambiental que el sistema que se pretende modificar o suplantar.

Artículo 2558.- Prescripción.- Las infracciones y sanciones constantes en el presente Título prescribirán de conformidad con el ordenamiento nacional y metropolitano vigente.

Artículo 2559.- Obligaciones del promotor.- Sin perjuicio de la responsabilidad civil sobre la estructura e infraestructura del edificio, será además obligación del promotor o constructor del

proyecto, el entregar a la administración del edificio o a la directiva del condominio, las garantías vigentes de todos los equipos e instalaciones de eco-eficiencia instaladas, que fueron parte de los parámetros aprobados para alcanzar el puntaje que sustentó el incremento de pisos.

A estas garantías se acompañará una memoria técnica que establezca con claridad los parámetros técnicos de mantenimiento y operación de los equipos, para garantizar el correcto y continuo funcionamiento de los sistemas de eco-eficiencia. En el ejercicio de la inspección anual o cuando se estime necesario, la AMC o las entidades colaboradoras podrán hacer uso de este manual e incluso solicitar auditorías técnicas de cumplimiento a los administradores condominales.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 2560.- Las entidades municipales competentes en materia de planificación presupuestaria, en función de la planificación y de las prioridades institucionales, asignarán el presupuesto equivalente a los recursos obtenidos por concepto de la Concesión Onerosa de Derechos por Suelo Creado, provenientes de proyectos eco-eficientes ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte o ZUAE, para la ejecución de infraestructura, construcción de vivienda de interés social, equipamiento, sistemas públicos de soporte, mejoramiento del espacio público u otras actuaciones para la habilitación del suelo y la garantía del derecho a la ciudad, prioritariamente en los polígonos donde actúan las formas de suelo creado previstas en el presente Título, de conformidad con lo establecido en el artículo 73 de la LOOTUGS. Dichos montos serán explícitamente señalados en el sistema de información presupuestaria.

Artículo 2561.- Atendiendo los requerimientos de la gestión administrativa y considerando los requerimientos de cambio y ajuste, técnicamente sustentados, derivados del monitoreo y evaluación de la aplicación del presente Título, particularmente en lo referido a los proyectos eco-eficientes, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda será la instancia encargada de expedir la resolución administrativa que determine las condiciones urbanísticas del lote así como los requisitos, flujos de procedimiento, reglas técnicas, parámetros y sistema de calificación de la Matriz de Eco-eficiencia. Para tales efectos, la Matriz de Eco-eficiencia podrá actualizarse con una periodicidad bienal, previo conocimiento del Concejo Metropolitano.

Artículo 2562.- La modificación técnicamente sustentada de los Anexos 1 y 2 del presente Título estará a cargo de la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda y será puesta en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación, previo a su incorporación como anexos actualizados del presente Título y del PUOS. Sin perjuicio de aquello, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda podrá actualizar la base cartográfica correspondiente a estos anexos en atención a los requerimientos de gestión derivados de las integraciones o subdivisiones parcelarias y regularización de áreas.

Artículo 2563.- En el ejercicio de las competencias previstas en este Título para las Entidades colaboradoras de certificación de planos, particularmente para aquellas establecidas en los artículos 2535 y 2536, estas aplicarán una tarifa equivalente a la prevista para la emisión del certificado de conformidad de planos correspondiente a la ingeniería estructural. Esta tarifa se actualizará bajo el mismo procedimiento establecido para la actualización de las tarifas de dichas Entidades.

Artículo 2564.- Cada semestre, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano, los proyectos que se hayan aprobado bajo el presente Título, así como los valores cancelados e invertidos por concepto de Concesión Onerosa de Derechos. De igual forma, la Agencia Metropolitana de Control informará los resultados de las inspecciones realizadas a los proyectos eco-eficientes.

Artículo 2565.- Cuando un predio cuente con más de un valor de AIVA, para el cálculo de la concesión onerosa de derechos, se aplicará el valor de cada AIVA de manera proporcional a su participación en la superficie del predio. Para tales efectos, de ser necesario, se solicitará la delimitación del AIVA y determinación de superficies de AIVA en el predio, a la Dirección Metropolitana de Catastro.”

LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD

TÍTULO I DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CAPÍTULO I NORMAS GENERALES

SECCIÓN I DEFINICIÓN, COMPOSICIÓN Y ORGANIZACIÓN

Artículo 2566.- 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 2567.- 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 competente en el Distrito Metropolitano de Quito.
- b. Las políticas e instrumentos de planificación, incluidas las rutas y frecuencias, determinados por la autoridad 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 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 2568.- 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 2569.-

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 2570.- 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 2571.- 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 2572.- 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 2573.- 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 2574.- 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 2575.- 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.

CAPÍTULO II FACULTADES Y COMPETENCIAS⁴⁸

Artículo 2576.- 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 2577.- Rectoría y planificación.-

⁴⁸ **Nota:** Artículo IV.2.11 derogado mediante disposición derogatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 017, publicada en el Registro Oficial Suplemento Nro. 1404 de 18 de diciembre de 2020.

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 2578.- 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 2579.- 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 2580.- 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 2581.- 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 2582.- 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 2583.- 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 2584.- 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 2585.- 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 2586.- 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 2587.- Del concurso público para la asignación de Rutas. - La asignación de los nuevos grupos o paquetes de rutas, definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas se realizará a través de un concurso público, el cual tendrá al menos las siguientes etapas:

1. Convocatoria pública.

2. Recepción de ofertas.
3. Apertura de ofertas.
4. Convalidación.
5. Evaluación de ofertas.
6. Notificación de resultados.
7. Suscripción de contratos.

Artículo 2588.- De la convocatoria pública. – La convocatoria pública se realizará a través de los medios de comunicación institucional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y por lo menos en un medio de comunicación social masivo, la misma que contendrá toda la información relativa a las rutas, bases del concurso, condiciones establecidas para participar en el proceso, parámetros y metodología con la que se procederán a evaluar las ofertas y el cronograma de ejecución del proceso.

El Administrador del Sistema observará lo dispuesto en el último artículo de la Sección I Definición, composición y organización, del Capítulo I Normas Generales del Título I Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

Artículo 2589.- De la recepción de ofertas. – Las ofertas podrán ser presentadas por todos los interesados, públicos o privados, nacionales o extranjeros, que cumplieren las condiciones establecidas para el efecto en el formato establecido por el Administrador del Sistema, dentro del periodo habilitado en la convocatoria y adjuntando toda la documentación de respaldo.

Artículo 2590.- Apertura de ofertas. – El Administrador del Sistema conformará una Comisión Técnica que procederá a aperturar las ofertas recibidas en acto público, de manera física o virtual, conforme resultare procedente y siempre garantizando la adecuada difusión. Todas las ofertas que cumplieren las condiciones requeridas deberán ser publicadas en el portal institucional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y en al menos uno de los medios de comunicación social.

Artículo 2591.- Convalidación. – Las ofertas, una vez presentadas no podrán modificarse. No obstante, si se presentaren errores de forma, podrán ser convalidados por el interesado a pedido del Administrador del Sistema, dentro del término que estableciere para ello.

Se entenderán por errores de forma aquellos que no implican modificación alguna al contenido sustancial de la oferta, tales como errores tipográficos, de foliado, sumilla o certificación de documentos.

Así mismo, los interesados podrán integrar a su oferta documentos adicionales que no impliquen modificación del objeto de la oferta y que se refieran a su capacidad legal, técnica o económica.

Artículo 2592.- Evaluación de ofertas. – La Comisión Técnica procederá con la calificación de todas las ofertas, conforme los parámetros y metodología establecidos para el efecto, de lo cual emitirá un informe técnico de resultados.

Cada una de las fases del proceso, serán conocidas y observadas por la Comisión Metropolitana de Lucha contra la Corrupción y las veedurías que se calificaren para el efecto, a fin de garantizar la transparencia del proceso.

Artículo 2593.- Notificación de resultados. – El Administrador del Sistema procederá a notificar los resultados del concurso a cada uno de los oferentes a través del acto administrativo correspondiente.

Artículo 2594.- Suscripción de contratos. – El Administrador del Sistema suscribirá los contratos de operación con los operadores que hubieren sido adjudicados con las rutas, los cuales serán publicados en el sitio web del Administrador del Sistema, inmediatamente luego de ser suscritos.

Artículo 2595.- Creación de nuevas rutas. – Luego de haberse realizado la asignación de rutas correspondiente al Plan de Reestructuración de Rutas, el Administrador del Sistema, previa autorización del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, podrá determinar la creación de nuevas rutas, exclusivamente cuando se comprobare, a través de los respectivos informes técnicos debidamente justificados, la necesidad de cubrir una nueva demanda de transporte público.

Para el efecto, el procedimiento de asignación será el de concurso público, conforme el procedimiento establecido en los artículos anteriores.⁴⁹

CAPÍTULO IV

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

Artículo 2596.- 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 normativa y por las ordenanzas y reglamentos que expida el Concejo Metropolitano de Quito.

⁴⁹ **Nota:** Artículos incorporados mediante disposición reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 017, publicada en el Registro Oficial Suplemento Nro. 1404 de 18 de diciembre de 2020.

CAPÍTULO V⁵⁰
DE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

SECCIÓN I
GENERALIDADES

Artículo 2597.- Objeto. - El presente capítulo tiene por objeto establecer el marco jurídico de la integración de los subsistemas que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con el fin de, entre otros, mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, garantizar la mayor cobertura del servicio de transporte público dentro del Distrito Metropolitano de Quito y la movilidad, a través de la implementación de servicios públicos de calidad, accesibles, seguros, inteligentes, eficientes y respetuosos con el ambiente.

Artículo 2598.- Componentes de la integración. - La integración física, tarifaria y operacional se aplicará a los elementos y/o componentes operacionales vinculados a los Subsistemas de Transporte Convencional, Metrobús-Q, Metro de Quito, Quito Cables y otros que se crearen.

Artículo 2599.- Elementos y sujetos de la integración. - En el marco de esta integración intervendrán los siguientes sujetos y elementos:

1. Administrador del Sistema.
2. Estructura tarifaria.
3. Administrador de los ingresos operacionales y no operacionales.
4. Unidades de gestión operacional.
5. Fiscalización de la operación.
6. Subsistemas de transporte público.
7. Operadores de los subsistemas de transporte público.
8. Sistemas inteligentes de transporte (SIR, SAE, SIU).
9. Infraestructura y equipamientos.

Artículo 2600.- Del diseño, planificación e implementación de la integración. - El diseño, planificación e implementación de la integración, con su infraestructura y equipamientos se dará de forma progresiva y responderá a criterios de accesibilidad, equidad y perspectiva de género, debiendo precautelar y garantizar la conectividad, seguridad y libre movilidad de personas con movilidad reducida, grupos de atención prioritaria, mujeres, niños y niñas, sin discriminación de ningún tipo.

⁵⁰ **Nota:** Capítulo V del Título I del Libro IV.2, incorporado por la Ordenanza Metropolitana No. 017, publicada en el Registro Oficial Suplemento Nro. 1404 de 18 de diciembre de 2020.

El Administrador del Sistema diseñará estrategias permanentes con el fin de erradicar prácticas y hechos que limiten la oportunidad de acceder a los servicios integrados, para su ejecución obligatoria en cada uno de los subsistemas y en el Manual de Indicadores de servicio de transporte público considerará como tales la implementación de adaptaciones inclusivas para la accesibilidad para personas con discapacidad permanente o temporal.

Artículo 2601.- De la prestación del servicio sin integración. – La prestación del servicio de transporte público, antes de la integración de los subsistemas, estará sujeta a la suscripción de adendas a los contratos de operación vigentes, en los cuales se incorporarán obligatoriamente: i. Índices de calidad para su real mejora que considerarán, entre otros, la accesibilidad para los grupos de atención prioritaria y el régimen de incumplimientos; ii. Evaluación del servicio; iii. Condición de sujetarse a la implementación del Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ, cuya asignación se realizará a través de concurso público, en los términos dispuestos en el Código Municipal; y, iv. Temporalidad sujeta a la suscripción de los nuevos contratos de operación dispuestos en el artículo que regula la prestación del servicio integrado.

Las operadoras que por cualquier razón no suscribieren las adendas a los contratos de operación vigentes se someterán a la tarifa vigente a la fecha de celebración de los contratos de operación originales. El Administrador del Sistema definirá las rutas y frecuencias a las que deberán someterse dichas operadoras, en función de las necesidades y los instrumentos de planificación.

SECCIÓN II DE LA INTEGRACIÓN

Artículo 2602.- Integración física. - La integración física del transporte público consiste en la articulación que se produce en la infraestructura especializada existente y su entorno inmediato para que los transbordos o transferencias entre los sistemas y subsistemas de transporte público se realicen de manera segura, coordinada, rápida e informada.

Artículo 2603.- Integración tarifaria. - La integración tarifaria consiste en la adopción de una estructura de pagos de los servicios, a través de la utilización de varios medios tecnológicos para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios, que bajo especificaciones técnicas únicas sean totalmente interoperables con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), con la finalidad de facilitar la accesibilidad y disminuir los costos del servicio de transporte, así como lograr la eficiencia en la recaudación y disponer de mejores niveles de información para la planificación del Sistema.

Artículo 2604.- Integración operacional. - La integración operacional comprende a la interconexión de los diferentes subsistemas de transporte público que deberán gestionarse de manera centralizada en un entorno intermodal.

Artículo 2605.- Proceso de integración. - El proceso de integración física, tarifaria y operacional se realizará de manera progresiva, para lo cual el Administrador del Sistema, será el responsable del

cumplimiento del cronograma de implementación de las fases de integración, previsto en el anexo No. 01 de la presente Sección.

Artículo 2606.- La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:

1. **Fase Primera de Integración:** Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q.
2. **Fase Segunda de Integración:** Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,
3. **Fase Tercera de Integración:** Integración del subsistema Quito Cables y cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.

Artículo 2607.- De la prestación del servicio integrado. - Cuando el servicio se brinde por gestión delegada por operadoras privadas, estará condicionado a la suscripción de contratos de operación, cuyo contenido se ajustará a lo previsto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento general de aplicación y contendrá los siguientes lineamientos mínimos y obligatorios:

1. Zonas de operación constituidas por los elementos y/o componentes vinculados con los corredores troncales y rutas (en sus diversos tipos) que, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema, están implementados o se llegaren a implementar;
2. Indicadores de desempeño y sus sanciones, al menos de: (i) el índice de regularidad para controlar la cantidad de servicios del plan operacional; (ii) el índice de puntualidad para controlar que los servicios se hayan realizado en itinerarios y frecuencias; y, (iii) el grado de satisfacción en base a encuestas sobre la calidad de los servicios realizadas a los usuarios; y,
3. Condiciones para la gestión administrativa, laboral, financiera, operativa y ambiental de las operadoras para cumplir con el régimen jurídico aplicable.
Para la verificación del cumplimiento de estas condiciones, la Secretaría de Movilidad realizará controles globales a las operadoras a fin de confirmar el cumplimiento de obligaciones tributarias y laborales; y, controles individuales aleatorios en el caso de que los socios sean los que generan la relación de dependencia con los trabajadores.

El contrato será revisado en el evento de que existan nuevas tecnologías o parámetros de calidad del servicio que serán desarrollados en el propio contrato.

Cuando el servicio se brinde por gestión directa, a través de las empresas públicas metropolitanas, estará sujeto a nuevas autorizaciones, de conformidad con el régimen jurídico aplicable.

Artículo 2608.- Reestructuración de rutas. - El Administrador del Sistema realizará el proceso para la asignación de las rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de

Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, que como anexo No. 02 se adjunta a esta sección, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial incluyendo los sectores periféricos, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio; así como, optimizar los costos de operación del sistema.

La optimización de los servicios de transporte público se sustenta en la estructuración de una red integrada, que provea de manera eficiente los mismos, considerando a la Primera Línea de Metro de Quito como el eje fundamental de esta red.

El Administrador del Sistema, en coordinación con las Empresas Públicas Metropolitanas de Pasajeros y Metro de Quito, implementará la reestructuración de los servicios troncales y alimentadores, considerando el principio de complementariedad y el necesario proceso de optimización del actual Subsistema Metrobús-Q, con el fin de alcanzar mayores niveles de eficiencia, tanto de la parte operacional como administrativa. Dicha reestructuración se aplicará desde la Fase Primera de Integración.

A partir de la vigencia de este capítulo, los buses nuevos que se incorporen o se reemplacen al servicio en las troncales de los corredores y sub troncales del Subsistema Metrobús-Q, serán exclusivamente de tecnología limpia.

La implementación paulatina de este tipo de vehículos se realizará de manera programada según el cronograma y condiciones que establezca el Administrador del Sistema, de conformidad con la normativa que sobre electromovilidad sea aprobada para el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 2609.- Modelo de Gestión. - El Modelo de Gestión que emita el Administrador del Sistema deberá considerar los siguientes lineamientos esenciales:

1. Descripción de los procesos operativos de integración de los diferentes servicios de transporte público conforme a las fases de integración señaladas en el presente capítulo y definición del Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ. Las rutas que se diseñen dentro de este plan para el subsistema convencional propenderán a ser transversales y deberán ser complementarias, debiendo obligatoriamente alimentar a los subsistemas Metrobús-Q y Metro de Quito.
2. Mecanismo de asignación de rutas a operadoras de transporte, el mismo que se realizará mediante concurso público de grupos o paquetes de rutas (troncales, subtroncales, alimentadoras, diagonales, transversales y otras), para dar origen a los respectivos contratos de operación y autorizaciones, según el régimen aplicable. Se excluye expresamente de este proceso las troncales actualmente administradas y operadas por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, pero no las alimentadoras. La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros buscará mejoras a través de los mecanismos previstos en el ordenamiento jurídico vigente, con el propósito de alcanzar una operación eficiente y competitiva.

En el caso de que a futuro se contemple la delegación de los corredores BRT que son operados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, se procederá de conformidad con lo previsto en los artículos 283 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y 74 del Código Orgánico Administrativo.

3. En el concurso público se incentivará con puntuación adicional a las operadoras que presenten mayor cantidad de flota con tecnología amigable con el ambiente, lo cual estará especificado en las bases del concurso correspondiente.
4. Las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y mantener, como base, la certificación UNE EN 13816 específica a la calidad del servicio en el transporte público de pasajeros, en los plazos y condiciones establecidos en las autorizaciones y contratos de operación, respectivamente. Además, deberán obtener posteriormente las ISO que determine el Administrador del Sistema, en la forma señalada anteriormente, para garantizar la calidad en la administración, mantenimiento y operación.
5. La recaudación tarifaria que se produzca por efecto de los servicios de transporte público deberá ser centralizada en la gestión del Administrador del Sistema que incluye la constitución de un Fideicomiso Global que será custodio de dichos fondos, en el que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema y de los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, tendrá la calidad de constituyente y constituyentes adherentes, respectivamente, y en el cual el Municipio tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dicho Fideicomiso Global y la mayoría de miembros de la Junta de Fideicomiso correspondiente. El Fideicomiso Global distribuirá los pagos a las operadoras por la contraprestación de los servicios, de acuerdo con las instrucciones básicas constantes en el anexo No. 03 que forma parte de esta Sección y aquellas emanadas por el Administrador del Sistema en el contexto de los contratos que se establezcan.

Consecuentemente, las operadoras dejarán de realizar los cobros de dinero en efectivo de los pasajes por parte de los usuarios, lo cual se realizará a través del Sistema Integrado de Recaudo.

Adicional al Fideicomiso Global, constituido por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema, y al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, se establece que cada uno de dichos subsistemas constituirá su respectivo Fideicomiso Individual, para el cabal funcionamiento y operación del Sistema, debiendo estar el Fideicomiso Global y cada Fideicomiso Individual debidamente interrelacionados. Igualmente, en cada Fideicomiso Individual el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dichos fideicomisos individuales y la mayoría de miembros de la Junta de tales fideicomisos individuales.

CAPÍTULO VI

DE LA CONSTITUCIÓN DE COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 2610.- 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 elaborará y emitirá informe de factibilidad en concordancia con las políticas de movilidad y lo que dispone este Título.

Artículo 2611.- Solicitud.- El representante provisional de la empresa de transporte en formación, interesado en obtener informe previo para su constitución jurídica, presentará en la autoridad metropolitana competente los siguientes requisitos:

- a. Solicitud dirigida a la autoridad metropolitana competente, 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 2612.- Resolución.- El órgano respectivo de la autoridad metropolitana competente 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, en el cual hará constar las conclusiones y recomendaciones que considere pertinentes.

La autoridad metropolitana competente, en un término no mayor a 90 días contados a partir de la fecha en que se remita el informe presentado, con base en las conclusiones y recomendaciones, resolverá si emite informe favorable o desfavorable para la constitución jurídica de la cooperativa o compañía en formación.

CAPÍTULO VII

DEL TÍTULO HABILITANTE

Artículo 2613.- Título habilitante.- Es el documento público mediante el cual la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la autoridad metropolitana competente, 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, y con los requisitos previstos en este Título.

Artículo 2614.- Emisión del título habilitante.- El Permiso 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 título habilitante los anexos relacionados con los índices operacionales de cada operadora, las habilitaciones operacionales y los adhesivos de identificación.

El título habilitante 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 2615.- Vigencia.- Los contratos o permisos de operación, habilitaciones operacionales y adhesivos de identificación municipal tienen una validez de diez (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.

Artículo 2616.- 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, a cuyo nombre se emitirá este documento, que se entregará al representante legal de la operadora.

Artículo 2617.- Documentos para la obtención del título habilitante.- Constituida legalmente la compañía o cooperativa de transporte y registrada en la autoridad metropolitana competente, su representante legal solicitará por escrito a la autoridad metropolitana competente, se le otorgue el respectivo título habilitante. 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 autoridad metropolitana competente;
- b. Estatuto o escritura de constitución de la cooperativa o compañía, legalmente registradas;
- c. 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 Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, 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 Agencia Metropolitana de Tránsito;

i. Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito "SPPAT";

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 2618.- Trámite.- Presentada en la Secretaría responsable de la movilidad o Agencia Metropolitana de Tránsito, 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 autoridad metropolitana competente, quien emitirá el informe técnico que corresponda, en el término de cinco días.

La autoridad metropolitana competente en coordinación con la Asesoría Jurídica, prepararán la resolución administrativa para emitir el título habilitante.

Emitida la resolución y el título habilitante por la autoridad metropolitana competente, se remitirá al órgano respectivo para que proceda a notificar al interesado, a las unidades administrativas internas de la autoridad metropolitana competente y a la Jefatura Provincial de Tránsito de Pichincha.

Artículo 2619.- Adhesivo.- El adhesivo con el Código de Registro Municipal será colocado previa constatación física del automotor.

CAPÍTULO VIII

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

Artículo 2620.- Facultad.- La autoridad metropolitana competente 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 procederá a ejecutar la resolución, basado en el informe técnico.

Artículo 2621.- Renovación.- La autoridad metropolitana competente está facultada a renovar los contratos o 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;
- b. El Plan de Gestión de Calidad y el Plan Operativo Anual, según lo estipule el reglamento respectivo;
- c. 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 Superintendencia 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 Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito "SPPAT", 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 2622.- Suspensión.- La autoridad metropolitana competente suspenderá el contrato o permiso de operación, sin perjuicio de aplicar la sanción pecuniaria que preceptúa este Título, 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 normativa;

- 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 contrato o permiso de operación es la inhabilidad temporal de la operadora a solicitar cualquier trámite en la autoridad metropolitana competente, 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, quien vigilará su cumplimiento.

Artículo 2623.- 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 la autoridad metropolitana competente;
- c. Adulteración parcial o total de los índices técnicos consignados en el 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 literales b) y c), la autoridad metropolitana competente, además de revocar el título habilitante, denunciará los hechos ante la Fiscalía General del Estado y proseguirá la acción penal hasta que los infractores sean sancionados.

Artículo 2624.- Modificación.- La autoridad metropolitana competente, de oficio o a petición de parte, mediante resolución administrativa, podrá modificar los índices del título habilitante, cuando:⁵¹

- a. El estudio de demanda y factibilidad realizado por la autoridad metropolitana competente conforme con los planes de Desarrollo Territorial y Maestro de Transporte determine que la

⁵¹ **Nota:** Frase "sin afectar los cupos de operación de los transportistas históricos," suprimida mediante disposición reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 017, publicada en el Registro Oficial Suplemento Nro. 1404 de 18 de diciembre de 2020.

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 2625.- 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 la fusión, fusión por absorción, escisión o transformación de una operadora. En estos casos la autoridad metropolitana competente 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 título habilitante implica simultáneamente la caducidad de las correspondientes habilitaciones operacionales.

Artículo 2626.- Cambio a un nuevo título habilitante.- 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 título habilitante siempre será municipal.

Artículo 2627.- Incremento de cupos.- La autoridad metropolitana competente, fundamentada en las conclusiones de un estudio técnico de demanda de servicio de transporte, realizado por los técnicos de la autoridad metropolitana competente, podrá incrementar o no los cupos de una operadora en el número que señale dicho estudio.

CAPÍTULO IX

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

Artículo 2628.- Facultad.- La autoridad metropolitana competente está facultado a emitir, renovar, modificar, suspender y declarar la terminación y revocatoria de las habilitaciones operacionales.

Artículo 2629.- Emisión.- Las habilitaciones operacionales que emita la autoridad metropolitana competente, 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 2630.- Renovación y vigencia.- Las Habilitaciones operacionales se renovarán por un período igual al título habilitante 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 título habilitante se encuentre revocado o suspendido.

Artículo 2631.- 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 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 2632.- Suspensión.- Sin perjuicio de la sanción pecuniaria que corresponda, de acuerdo al artículo 2660 relacionado con la sanción en caso de recurrencia, 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. Para tal efecto el Centro de Revisión y Control Vehicular deberá informar a la autoridad metropolitana competente 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, 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 título habilitante; y,
- e. Que un vehículo registrado en la autoridad metropolitana competente 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 autoridad metropolitana competente, 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 al órgano de fiscalización de la autoridad metropolitana competente, para que den cumplimiento a esta resolución.

Artículo 2633.- Terminación.- La habilitación operacional termina por:

- a. No haberse renovado el título habilitante;
- b. Resolución o sentencia ejecutoriada de autoridad 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 autoridad metropolitana competente, 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 2634.- Revocatoria.- Se revocará una habilitación operacional, cuando se establezca:

- a. Que la autoridad metropolitana competente 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, 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, efectúe o preste servicio con otra unidad de su propiedad no registrada en la autoridad metropolitana competente;
- 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 circule con fotocopias de los adhesivos originales de un vehículo autorizado por la autoridad metropolitana competente; y,
- e. Que el usuario de la habilitación operacional reincida en prestar servicio de transporte público distinto al autorizado en el título habilitante.

Artículo 2635.- Revocatoria definitiva.- En los casos de revocatoria definitiva de una habilitación operacional, el cupo correspondiente se mantendrá a favor de la operadora.

Artículo 2636.- 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 registrada en la autoridad metropolitana competente, a prestar el servicio de transporte público de personas o carga en el Distrito Metropolitano de Quito. La autoridad metropolitana competente 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 X

REGISTRO PREVIO DE CAMBIO DE SOCIO DE COOPERATIVA

Artículo 2637.- Certificación de cambio de socio.- La autoridad metropolitana competente, a petición del representante legal de una operadora, emitirá una 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 XI

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

Artículo 2638.- Registro de cambio de socio o accionista.- El interesado en obtener el registro de cambio de socio o accionista, presentará en la autoridad metropolitana competente, 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 este Título, 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 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 2639.- Excepción.- Ejecutoriadas la resolución o sentencia sobre la revocatoria, exclusión, expulsión o separación de un socio o accionista, la autoridad metropolitana competente 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 2640.- 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 los adhesivos de identificación municipal.

Artículo 2641.- Cambio de unidad.- El socio o accionista interesado en reemplazar una unidad registrada en la autoridad metropolitana competente, presentará originales o copias a color de los siguientes documentos:

- a. Solicitud 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, 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 Agencia Nacional de Tránsito, 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 2642.- Salvo conducto.- Operado el registro de cambio de socio o accionista, cambio de unidad o incremento de cupos, la Agencia Metropolitana de Tránsito, 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 XII

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

Artículo 2643.- 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	1+5 años
Intracantonal Urbano y Rural	Autobús (Bus o minibús)	20 años
	Articulado - Biarticulado	25 años

- a. Al emitir el primer título habilitante 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 Agencia Metropolitana de Tránsito, 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 2644.- 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 XIII

MEDIOS Y SISTEMAS TECNOLÓGICOS DE MONITOREO DE TRANSPORTE

Artículo 2645.- 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 2646.- 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, yb no requisitos específicos que pudieran excluir a oferentes o proveedores.

Artículo 2647.- 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 2648.- 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 2649.- Los medios y sistemas tecnológicos ya instalados en las unidades de transporte por la autoridad metropolitana competente deberán cumplir con los objetivos previstos en este título, sin que sus propietarios tengan que adquirirlos.

Artículo 2650.- 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 XIV DEL SISTEMA PARA CHATARREAR

Artículo 2651.- Del sistema.- La autoridad metropolitana competente conjuntamente con las Secretarías responsables del territorio, hábitat y vivienda; y, de ambiente, definirán, diseñarán y ejecutarán el sistema para chatarrear.

Artículo 2652.- Vehículos chatarra.- Todo vehículo de tracción a motor, propiedad de instituciones públicas, priadas 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 2653.- Patio de Compactación de Vehículos Chatarra.- La autoridad metropolitana competente 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 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 2654.- Excepción.- No se considerarán inmersos en la disposición del artículo 2652, relacionado con los vehículos chatarra, los automotores:

- a. De propiedad de personas naturales o jurídicas domiciliadas en otras jurisdicciones cantonales;
- b. Los declarados clásicos, previa certificación de la autoridad metropolitana competente; y,
- c. Aquellos que por su utilización y destino se encuentren de paso en el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 2655.- 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 2653, al momento de entregar la matrícula del automotor, serán compensados por la autoridad metropolitana competente, con la suma de USD. 500,00, mediante la entrega de una nota de crédito, aplicable al pago de impuestos o tasas municipales.

CAPÍTULO XV REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR

Artículo 2656.- 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, agilizar 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 2657.- 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 2658.- 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 XVI

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

Artículo 2659.- Sanciones.- Las operadoras que incurran en las causales establecidas en el artículo 2622 relacionado con la suspensión de los permisos de operación, del Capítulo VII de este Título, serán sancionadas con:

La suspensión del título habilitante 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 2660.- Sanción en caso recurrencia.- Los socios o accionistas beneficiarios de una habilitación operacional, que incurran en las causales mencionadas en el artículo 2632, relacionado con la suspensión de la habilitación operacional, de este Título, 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, 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.

2. Literales d), e) y f): Con la suspensión de la habilitación operacional la misma que se impondrá con el inicio del procedimiento sancionador 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 2661.- Sanción de la Agencia Metropolitana de Control.- La Agencia Metropolitana de Control 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 2712, relacionado con los establecimientos distribuidores de taxímetros.

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

Artículo 2662.- 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.

Artículo 2663.- Potestad Coactiva.- La autoridad metropolitana competente para el cobro de las multas establecidas en este Título podrá ejercer la potestad coactiva, de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano.

Artículo 2664.- Para garantizar la intermediación 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.

CAPÍTULO XVII PROCEDIMIENTO, RECURSOS Y CERTIFICACIONES

Artículo 2665.- 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 XVIII GLOSARIO DE TÉRMINOS

Artículo 2666.- Términos aplicables.- Para efectos de aplicación de este Título 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.

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 competente, documento habilitante sin el cual la Superintendencia de Compañías, 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 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 del título habilitante.- 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 del título habilitante.- Es la inhabilidad temporal que tiene la operadora para realizar trámites administrativos en la autoridad metropolitana competente.

Suspensión habilitación operacional.- Es la inhabilidad temporal que tiene el socio o accionista para realizar trámites en 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 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

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

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Artículo 2667.- Objeto.- 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 2668.- Ámbito de aplicación.- Las disposiciones contenidas en 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 2669.- 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 competente en materia de uso de suelo.

Artículo 2670.- 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 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 2671.- Definiciones: Para efectos de aplicación del presente Título se observarán las siguientes definiciones:

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

Artículo 2672.- Del subsistema.- El subsistema de transporte público de pasajeros por cable constituye un transporte masivo eléctrico que busca dar solución al traslado de las ciudadanas y los

ciudadanos del Distrito Metropolitano de Quito, así como mejorar la conectividad con los barrios periféricos de la ciudad. Para ello, se podrá recurrir, entre otros, a los siguientes tipos de transporte por cable:

- a. Teleférico:** Sistema compuesto, de una o varias cabinas circulantes que van y vuelven sobre uno o varios cables de soporte y se moviliza por uno o varios cables tractores.
- b. Telecabinas desembragables:** 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 telecabinas, éstas pueden ser sostenidas por uno o varios cables de soporte y moverse gracias a uno o varios cables tractores.
- c. Funicular:** Sistema que consiste en vehículos tirados y sustentados por cable que transmiten la tracción al vehículo que se desplaza sobre rieles instalados a nivel inmediato con la vía, sobre una estructura fija.
- d. Bus aéreo:** Sistema de transporte que viaja y se moviliza en una estructura elevada a un nivel superior del suelo o calles en superficie.

Artículo 2673.- Espacio aéreo.- Para los efectos del 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 2674.- 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 2675.- Modalidades de gestión.- Toda iniciativa del subsistema de transporte de pasajeros por cable podrá ser implementada bajo cualquiera de las siguientes modalidades:

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

Artículo 2676.- 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 2677.- Usos de suelo y zonificación.- 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 competente en materia de uso de suelo. El uso de suelo equipamiento será compatible con comercios y servicios de carácter barrial, sectorial y zonal.

Artículo 2678.- 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 2679.- 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 2680.- De las afectaciones.- Las afectaciones a los predios e inmuebles estarán determinadas en función del trazado de la línea de transporte y de la implantación de su infraestructura, según los siguientes casos:

- a. Afectaciones por el espacio aéreo:** Los predios que tengan esta afectación solicitarán el informe preceptivo para determinar la cota máxima de edificabilidad, emitido por la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.
- b. Afectaciones por implantación de torres:** Los predios afectados por la implantación de una torre, respetarán las áreas de afectación y retiros obligatorios de construcción. La afectación deberá considerar la servidumbre de paso, a través de una vía pública.
- c. En el área de las estaciones y paradas:** Los predios afectados por la implantación de las estaciones o paradas considerarán un área perimetral destinada a espacio público.
- d. Afectaciones en bienes inmuebles inventariados:** Las intervenciones que se ejecuten sobre bienes inmuebles inventariados o los que se encuentran en áreas históricas deberán contar con la respectiva aprobación por parte de la Comisión competente en materia 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 2681.- 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 2682.- 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 2683.- 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 2684.- 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 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

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

Artículo 2685.- 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 2686.- 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 2687.- La inobservancia de la tarifa fijada en la presente normativa 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 2688.- La tarifa preferencial fijada a través de la presente normativa 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 2689.- Para la ejecución 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
DEL SERVICIO DE TAXI EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
CAPÍTULO I
NORMAS GENERALES

Artículo 2690.- 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 2691.- Para efectos de aplicación de lo dispuesto en el artículo 2708, relacionado con el cambio de socio o de unidad de la Sección V, de este Capítulo, 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 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 2692.- La Secretaría responsable del ambiente en coordinación con la Secretaría responsable de la 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 2693.- Sin perjuicio de las disposiciones contenidas en el presente Título, las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio de taxi del Distrito Metropolitano de Quito, darán cumplimiento estricto a los mecanismos para fortalecer la calidad y a la tarifa que por prestación del servicio se encuentra vigente.

Artículo 2694.- 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 2695.- En todo lo no previsto en 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 2696.- Competencia regulatoria.-

1. 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;
2. 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,
3. 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 2697.- 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 2698.- Clasificación.- El Servicio de Taxi se clasifica en convencional y ejecutivo.

1. 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:

- a. 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;
- b. 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.
- c. 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.

2. 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 2699.- 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.

SECCIÓN III DE LAS OPERADORAS

Artículo 2700.- 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 2701.- 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 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 2702.- 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 2703.- 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 2704.- 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 2705.- 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 2706.- 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:

1. Encontrarse al día con las obligaciones para con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
2. Pago de la patente municipal.
3. 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 2707.- 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 Distrito Metropolitano de Quito, 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; ni serán objeto de sucesión por causa de muerte. De verificarse tales hechos, la habilitación operacional será devuelta a la Agencia Metropolitana de Tránsito en su calidad de titular de la misma.⁵²

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

Artículo 2708.- 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

⁵² **Nota:** Inciso segundo reformado por artículo 9 de Ordenanza Municipal No. 005, publicada en Registro Oficial Suplemento 109 de 21 de Octubre del 2019.

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 2709.- 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 Distrito Metropolitano de Quito, 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 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 2710.- 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 2711.- 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 2712.- 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 2713.- 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 2714.- 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:

1. 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.
2. Observar con las y los Usuarios un comportamiento correcto y cortés, en todo momento.
3. Portar obligatoriamente los siguientes documentos vigentes respecto de sí mismo o del vehículo que conduce, según corresponda:
 - a. Licencia de Conducir profesional, vigente.
 - b. Documento de Matriculación Vehicular, con el pago del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) vigente.
 - c. Habilitación operacional.
 - d. Certificado de aprobación de la revisión técnica vehicular otorgada por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
4. Cuidar su indumentaria, su aseo personal y el del vehículo.
5. Cuidar, en todo momento, el cumplimiento de las características y condiciones del vehículo conforme las características y condiciones previstas en el ordenamiento jurídico.
6. Respetar en todo momento los derechos de las y los Usuarios y, en lo que le corresponda, facilitar el cumplimiento de sus obligaciones.
7. 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.
8. Garantizar el acceso al servicio de las personas con movilidad reducida.
9. 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 2715.- 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 2716.- 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 2717.- 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 2718.- 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:

1. 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.

2. Pagar exclusivamente la tarifa que marque el taxímetro y recibir el comprobante de venta o su sustituto válido.
3. 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.
4. 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:
 - a. Ser requerido para transportar un número de Usuarías o Usuarios superior al de las plazas autorizadas para el vehículo según la clasificación del servicio.
 - b. 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.
 - c. 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.
 - d. 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.
5. 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.
6. 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.
7. 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 2719.- 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:

- a. 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.
- b. 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;

- c.** 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 Distrito Metropolitano de Quito.
- d.** Respeto a las tarifas establecidas en los horarios definidos, a través del uso obligatorio del taxímetro.
- e.** 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;
- f.** 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.
- g.** 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.
- h.** 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.
- i.** Capacitar periódicamente a los conductores en temas relacionados a la atención preferente de usuarios con movilidad reducida.
- j.** 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.
- k.** Cumplir con sus obligaciones y deberes tributarios y aquellos derivados de su calidad de empleador, de conformidad con el ordenamiento jurídico.
- l.** 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.
- m.** 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.
- n.** Contar con al menos un establecimiento de atención al Usuario.
- o.** 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.

- p. 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.
- q. 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.
- r. Contar con al menos el 2% de unidades adoptadas para el traslado de personas con discapacidad.
- s. Los vehículos destinados al servicio de taxi deberán mostrar como información mínima del conductor, su fotografía, nombres completos, y cédula de ciudadanía; así como, los datos de la compañía, sus representantes, permiso de operación y personal, número y dirección electrónica a los que podrían dirigirse para reportar denuncias directas contra la operadora.
- t. Implementar botón de pánico y cámara de seguridad en observancia y coordinación con las disposiciones que emanen de las autoridades nacionales y locales competentes.
- u. 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 2720.- 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 Administrativo. 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 2721.- 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 Código Orgánico Administrativo; 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 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 2722.- Objeto.- El objeto 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 2723.- Ámbito.- Se sujetarán a las disposiciones 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 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:

- a. Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario;
- b. Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales; y,
- c. Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas.

Artículo 2724.- 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 2725.- Definiciones.- Para efectos de aplicación del presente Título se observarán las siguientes definiciones:

- 1. 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.
- 2. Carrera:** Traslado de pasajeros en una unidad de taxi debidamente autorizada, de un punto a otro, pudiendo ser la misma corta, intermedia o larga.
- 3. Carrera mínima:** Valor monetario mínimo que el usuario de este medio de transporte debe pagar por trasladarse de un punto a otro.
- 4. 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.
- 5. 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.
- 6. 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 2726.- 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 normativa metropolitana vigente:

- a. 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;
- b. 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;
- c. 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;
- d. Respetar las tarifas establecidas en los horarios definidos, a través del uso obligatorio del taxímetro;

- e. 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;
- f. 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;
- g. 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,
- h. 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 2727.- 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 2728.- 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:

1. Las tarifas previstas en el artículo 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;
2. 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;
3. 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,
4. 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 el presente Título.

Artículo 2729.- Para la ejecución 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 2730.- 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 recepcionarán 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 2731.- 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 2732.- La inobservancia a las disposiciones, condiciones y tarifas fijadas 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, acarrearán 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
DEL RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y
TERMINALES TERRESTRES DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CAPÍTULO I
DEL OBJETO Y ÁMBITO

Artículo 2733.- 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 2734.- Objetivos específicos.- El presente Título tiene como objetivos específicos los siguientes:

- a. 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.
- b. Determinar parámetros y lineamientos para la fijación de tarifas en estacionamientos públicos y privados, propendiendo a que responda a una política de movilidad integral.
- c. Focalizar los estímulos e incentivos para el desarrollo de nuevos proyectos de estacionamientos en el Distrito Metropolitano de Quito.
- d. Establecer el marco regulatorio para la incorporación de ParQuito, como una medida de apropiación y dinamización de los espacios públicos destinados a estacionamientos.
- e. Definir medidas que tiendan a erradicar la tipología de estacionamiento en vía informal

Artículo 2735.- 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 2736.- 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 2737.- 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 Título, 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 2738.- 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 2739.- 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 2740.- 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:

- a. Estacionamientos en la vía pública, que se denominará Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado,
- b. Estacionamientos fuera de la vía en espacios específicos de bienes públicos y privados, sea en playas de estacionamientos o edificios.
- c. Estacionamientos no tarifados en la vía. pública.

Artículo 2741.- Categorías: El diseño y localización de los estacionamientos descritos en el artículo anterior se sujetarán a las siguientes categorías:

- a. **Estacionamiento central:** Infraestructura ubicada dentro de un área urbana o rural de alta concentración de actividades administrativas, comerciales y de servicios.
- b. **Estacionamiento de borde:** Infraestructura ubicada en el perímetro de un área urbana o rural de alta concentración de actividades administrativas, comerciales y de servicios.
- c. **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.
- d. **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 2742.- Modalidad.- El servicio de estacionamientos se clasifica según la modalidad de transporte, para efectos del presente Título, en los siguientes grupos:

- a. Estacionamientos para vehículos no motorizados: bicicletas u otros similares
- b. 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 2743.- 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:

1. Fomentar la intermodalidad.
2. 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);
3. Prohibir el desarrollo de proyectos de estacionamientos dentro de bienes patrimoniales, espacios de diversión y ocio, que impliquen modificaciones en el uso de suelo;
4. 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.
5. 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 2744.- 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 parqueaderos de los Mercados, Ferias y Plataformas de propiedad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, no forman parte del presente Título y se administrarán de conformidad con

lo establecido en el Título relacionado con los mercados del Libro de la Comercialización, de este Código.

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 responsable del territorio, hábitat y vivienda.

Artículo 2745.- 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 2746.- 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 2747.- 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:

- a. La vinculación del estacionamiento con el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) del Distrito Metropolitano de Quito.
- b. La localización, horarios regulares, fines de semana y feriados, así como la rotación del uso de las plazas de estacionamiento.
- c. El rol funcional asignado al estacionamiento en el marco de la estrategia de gestión de la demanda de transporte
- d. La clasificación tipológica del servicio, de acuerdo a lo establecido en el presente Capítulo.
- e. 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.

f. 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 2748.- 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:

- a. Están exentos del pago de la tarifa todos los vehículos no motorizados;
- b. Los vehículos conducidos por personas adultas mayores o que transportan personas con discapacidad, estarán exentos del pago de la tarifa.
- c. 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:
 - i. Las motocicletas tendrán un máximo del 50% de la tarifa básica de los vehículos livianos.
 - ii. Los vehículos pesados tendrán un recargo de máximo el 100% de la tarifa básica de los vehículos livianos.
 - iii. 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.
 - iv. Los vehículos eléctricos e híbridos tendrán una exención del 50%.
 - v. 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 este Título. 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 2749.- 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 2750.- 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 Título.

Artículo 2751.- 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 2752.- 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 2753.- 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 2754.- 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 2755.- 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 2756.- 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:

- a. 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.
- b. No podrá incluirse en esta modalidad más allá del 25% de las plazas disponibles en cada estacionamiento.
- c. 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.
- d. 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 receptor 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 2757.- 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 responsable del territorio, hábitat y vivienda.

CAPÍTULO VI DE LAS INFRACCIONES, MULTAS Y SANCIONES

Artículo 2758.- Infracciones.- Constituyen infracciones por impropio uso de espacio público denominado Sistema de Estacionamientos de Quito, las siguientes:

- a. Exceder los tiempos determinados de estacionamiento, mediante las reglas técnicas operativas del Sistema, establecidas por el órgano competente de la administración del Sistema.
- b. 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;
- c. Alterar, falsificar u ocultar el dispositivo de control respectivo;
- d. Obstruir las plazas de estacionamientos del Sistema de Estacionamientos de Quito;
- e. No colocar o presentar el dispositivo de control de pago del Sistema de Estacionamientos de Quito; y,
- f. 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 del presente Título, serán administradas por el Órgano competente del control de tránsito.

Artículo 2759.- 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 efectúe 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 2760.- 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 2761.- 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 del presente Título.

Artículo 2762.- 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 del presente Título.

CAPÍTULO VII CONDICIONES ESPECIALES

Artículo 2763.- 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 2764.- 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 2765.- 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:

- a. 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.
- b. 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,
- c. 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 DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 2766.- 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 2767.- 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 2768.- 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 2769.- 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 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 el presente Título y sus regulaciones.

Artículo 2770.- 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 DEL USO DE SUELO POR PARTE DE LOS VEHÍCULOS PRIVADOS

Artículo 2771.- Operativos.- La autoridad metropolitana competente conjuntamente con la Agencia Metropolitana de Tránsito, 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

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

Artículo 2772.- 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 2773.- 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 2774.- 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 2775.- 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 2776.- 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 2777.- 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

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 2778.- 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 2779.- 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 2780.- 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 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 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 2781.- 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	Longitud Máxima (m)	Ancho Máximo (m)	No. De ejes	No. De Llantas
CL Carga liviana	7,5	2,3	2	4 – 6
CM Carga media	12,0	2,6	2 – 3	6 – 10
CP Carga 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 2782.- Transporte de Residuos Peligrosos.- Para el transporte de residuos peligrosos se deberá tomar en cuenta lo estipulado en la normativa nacional y metropolitana vigente en lo relacionado al transporte. El transporte de desechos peligrosos deberá considerar lo referente a horarios y vías del presente Título, así como disponer del permiso de la Agencia Metropolitana de Tránsito, en los casos establecidos en la misma.

Artículo 2783.- 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 del presente Título, previo el informe que le remita la Agencia Metropolitana de Tránsito; informe que deberá elaborarse en coordinación con la Secretaría responsable de la movilidad y Secretaría responsable del 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 2784.- 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 2785.- 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 el artículo 2782 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 el artículo 2782, 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 el artículo 2782, 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 2786.- 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 2781 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 III DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE CARGA EN EL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO

Artículo 2787.- 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 2788.- 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	Código ID
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 2789.- 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 o la que la sustituya, 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 o la que la sustituya, 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 o la que la sustituya.
- b) Hoja de seguridad de materiales peligrosos, de acuerdo al modelo constante en el Anexo B de la Norma INEN 2266:2.000 o la que la sustituya.
- 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 o la que la sustituya.

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 2785, 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

sinistro 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 2790.- Autorización especial.- El transporte de productos químicos peligrosos en el Centro Histórico, que por razones de emergencia no puedan satisfacer los condicionamientos establecidos en 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 2791.- 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.

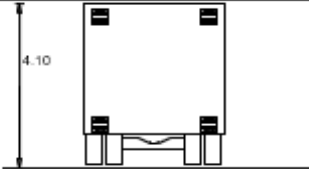
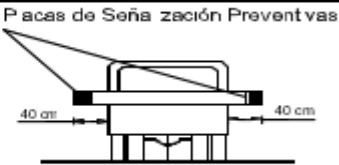
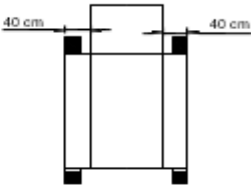
CAPÍTULO IV

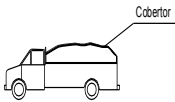
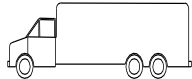
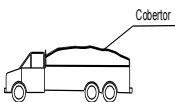
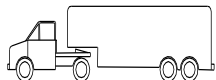
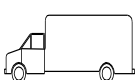
DISPOSICIONES COMUNES PARA EL TRANSPORTE DE CARGA Y DE TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS

Artículo 2792.- 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:
 - i. 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.

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

LONGITUDES ADMISIBLES QUE PUEDEN SOBRESALIR DE LOS VEHICULOS	
Altura	
Ancho	
Ancho	
Parte Posterior Vehículos	

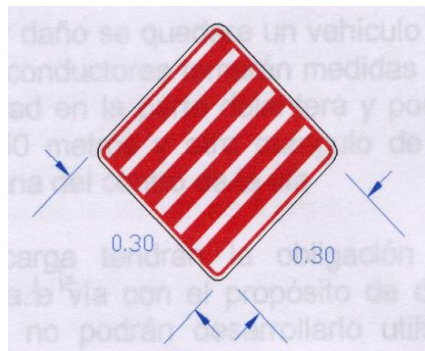
MODOS DE TRANSPORTAR	VEHICULOS TIPO CARGA MEDIA	VEHICULOS TIPO CARGA PESADA
		
		
		
VEHICULOS TIPO CARGA LIVIANA		
		
Longitud Máxima: 7.5 m Ejes: 2 No. de Llantas: 4 - 6	Longitud Máxima: 12.0 m Ejes: 2 - 3 No. de Llantas: 6 - 10	Longitud Máxima: 18.3 m Ejes: 3 - 6 No. de Llantas: 10 - 22

Artículo 2793.- 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 2794.- 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 2795.- 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, empresas públicas de telecomunicaciones, motobombas de la 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

Artículo 2796.- Competencia.- 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 2803 sobre el procedimiento para sanciones del mismo.

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

Artículo 2797.- De las trasgresiones a este título.- Constituyen trasgresiones 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 2781 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 2783 e 2787, y el Anexo del presente Título,
- c. Cuando los vehículos de transporte de carga en cualquiera de las categorías no cumplieren las disposiciones relativas a los modos de transportar, contraviniendo las disposiciones del artículo 2787, 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 2788 y siguientes, 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 2792 este Título; y,
- f. La conducción de vehículos que no cumplan las especificaciones y no porten la documentación determinadas en el artículo 2792 sobre las disposiciones para la transportación y dimensionamiento de la carga del Capítulo IV de este Título cuando transporten productos químicos peligrosos.

TÍTULO X

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

Artículo 2798.- 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 2799.- 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 2800.- 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 2801.- 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 2802.- 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 2803.- 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:

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

b. 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.

c. 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.

d. 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 2804.- 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 2805.- 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 normativa metropolitana vigente en la materia, o las disposiciones que las sustituyan.

Artículo 2806.- La Secretaría competente en materia de movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, mediante resolución administrativa, establecerá los criterios técnicos de aplicación del presente Título, considerando las condiciones del tráfico y necesidades específicas de la circulación vehicular.

TÍTULO XI

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 2807.- 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 2808.- 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 2809.- 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 normativa, 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 2810.- Sujeción.- Se sujetarán obligatoriamente a las disposiciones 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 2811.- Definiciones: Para la aplicación de las disposiciones contenidas en este Título, se tendrán en cuenta las siguientes abreviaturas y definiciones:

1. **DMQ:** Distrito Metropolitano de Quito.
2. **Administrador del Sistema:** 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. Hasta que se determine e incorpore este órgano u organismo, la Secretaría responsable de la movilidad asumirá esta responsabilidad.
3. **EPMMP:** Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.
4. **EPMTPQ (o EPQ):** Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.
5. **SAE:** Sistema de Ayuda a la Explotación.
6. **SIR:** Sistema Integrado de Recaudo.

7. **SIU:** Sistema de Información al Usuario.
8. **SAG:** Sistema de Administración Global.
9. **SCR:** Sistema Central de Recaudo.
10. **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.
11. **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.
12. **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.
13. **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.
14. **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.
15. **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.
16. **Autoridad Delegante:** Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, representado por la Secretaría responsable de la movilidad o su delegado.
17. **Delegatario:** Persona jurídica que a través del Contrato de Delegación, es la responsable de la operación y gestión de los sistemas inteligentes de transporte.
18. **Política Tarifaria:** Conjunto de reglas bajo las cuales se determina el valor a pagar por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.
19. **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.

20. 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 2812.- 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 2813.- 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 2814.- 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 2815.- Se sujetarán obligatoriamente a las disposiciones del presente Título, los operadores de los Subsistemas de transporte público que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

Artículo 2816.- Para los efectos de la delegación que se autoriza por el presente Título, encárguese a la Secretaría responsable de la Movilidad su ejecución

CAPÍTULO II

DE LOS SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE

Artículo 2817.- 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 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 2818.- Objetivos.- La implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte se sujetará al cumplimiento de los siguientes objetivos:

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. 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.
5. 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.
6. 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 2819.- 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 2820.- 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 público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, se define a continuación:

- a. 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.
- b. 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.
- c. La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMT PQ) 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.
- d. La Empresa Pública Metropolitana del Metro de Quito (EPMMQ), responsable de administrar y gestionar la construcción y operación del Metro de Quito.
- e. La entidad u operador responsable de administrar y gestionar la construcción y operación del Subsistema de Transporte Público de Pasajeros, Quito Cables.
- f. 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.
- g. 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.
- h. Un Administrador de Fondos, que será el responsable de la distribución de los ingresos de acuerdo a las instrucciones que emita la Autoridad delegante.
- i. Los Usuarios del servicio de transporte público.

Artículo 2821.- Componentes del SIR: El Sistema Integrado de Recaudo deberá guardar concordancia con el esquema general constante en 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:

- a. **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.

b. 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.

c. 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.

d. 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.

e. 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.

f. 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 2822.- 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 2823.- 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 2824.- 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 2825.- 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 2826.- 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 2827.- 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 2828.- 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 2829.- 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 2830.- 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:

1. 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.
2. 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.

3. 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.

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

5. 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 2831.- 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:

1. 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.

2. 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.

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

4. 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.

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

6. 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.

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

8. 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 2832.- 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:

- a. Administrar los parámetros de los equipos.
- b. Inicializar equipos nuevos y actualizar a los demás.
- c. Recopilar los datos de actividad (validaciones, venta, etc.)
- d. Explotar los datos recibidos con informes precisos.
- e. Administrar la base de datos de los Usuarios.
- f. Asegurar la disponibilidad de la información.
- g. Evitar el fraude y la evasión del pago de tarifa.
- h. Monitorear a los equipos en tiempo real.
- i. Apoyar al mantenimiento de cada equipo.
- j. Intercambiar información con el Sistema de Administración Global.

Artículo 2833.- 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:

- a. Mejorar y optimizar la regularidad del servicio de transporte público.
- b. Generar información en tiempo real para que la misma sea puesta en conocimiento de los usuarios mediante el Sistema de Información al Usuario (SIU);
- c. Reducción de costes asociados;
- d. Control de los sistemas de pago;
- e. Conocimiento real de la demanda;
- f. Comunicación en línea con la flota; y,
- g. 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 2834.- 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:

- a. Difusión eficiente de los cambios en el sistema (Políticas tarifarias, incidentes, nuevos servicios, nuevas rutas, etc.)
- b. Comunicación directa entre los terminales de datos y el Centro de Compensación.
- c. Implantación de un entorno de comunicaciones para que la información sea fiable, flexible, segura y simple.
- d. Consolidar la base de información de la operación del servicio de transporte, para mejorar la atención al Usuario.
- e. 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 2835.- 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 2836.- 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 el presente Título y el cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por la Secretaría responsable de la movilidad.

Artículo 2837.- 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 2838.- 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 2839.- 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 Distrito Metropolitano de Quito, en las fases que así determine la entidad delegante y de conformidad con la normativa vigente.

Artículo 2840.- 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 2841.- Actores de la delegación.- Para el ejercicio de la delegación se observarán los siguientes roles:

- 1. 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.
- 2. 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.
- 3. 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.
- 4. 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 2842.- 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 Distrito Metropolitano de Quito.

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 Distrito Metropolitano de Quito, 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 2843.- 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 2844.- 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:

- a. Preparación y aprobación de los pliegos de la delegación;
- b. Publicación de la convocatoria;
- c. Aclaración a los pliegos para la delegación;
- d. Recepción de ofertas;
- e. Estudio y evaluación de ofertas;
- f. Resolución sobre el concurso; y,
- g. 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:

- a. La descripción general del servicio materia del concurso;
- b. Las indicaciones del lugar, fecha y horarios en que los interesados podrán adquirir los pliegos para la delegación;
- c. La fecha, hora y lugar de celebración del acto de presentación de las ofertas y apertura de la oferta técnica;
- d. La fecha, hora y lugar de celebración de apertura de la oferta económica;
- e. 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 los 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 2845.- 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 2846.- 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 2847.- 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 2848.- 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 2849.- 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 2850.- Disponibilidad de la Información.- Los Sistemas Inteligentes de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito, 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

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 2851.- 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, este Título regula:

1. Lineamientos para la planificación, creación, medición, implementación y mejora de la política pública para la caminata y la bicicleta como modos de transporte prioritarios.
2. 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 el presente Título.
3. Los criterios para la implementación, monitoreo, medición y mejora de la infraestructura para garantizar la movilidad segura en bicicleta y caminata.
4. 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.
5. Las formas de participación ciudadana para el seguimiento, monitoreo y mejora de la implementación del presente Título.

Artículo 2852.- Ámbito de aplicación.- 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 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 2853.- 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 2854.- 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 2855.- 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:

1. Peatones; especialmente personas con discapacidad y movilidad reducida, así como grupos de atención prioritaria y personas que tienen una limitación temporal.
2. Ciclistas y usuarios de vehículos de propulsión humana.
3. Usuarios y prestadores del servicio de transporte público de pasajeros.
4. Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.
5. Usuarios de transporte comercial y particular automotor.

Artículo 2856.- Objetivos.- El presente Título tiene los siguientes objetivos:

1. 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.
2. 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.
3. Garantizar a los ciudadanos el 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.
4. 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.
5. Generar una cultura de respeto entre todos los modos de transporte, especialmente la caminata y la bicicleta considerando la vulnerabilidad de los mismos.
6. 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 el presente Título.
7. 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 2857.- 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 2858.- 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 2859.- Principios.- Para la planificación, implementación y ejecución de las diversas políticas, programas, obras y proyectos de movilidad se deberán cumplir los siguientes principios:

- a. 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.
- b. 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.
- c. 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.
- d. 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.
- e. 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.
- f. 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.
- g. 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.
- h. 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.

i. 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.

j. 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.

k. 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 2860.- Planificación de la movilidad.- La planificación de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, observará los siguientes criterios:

1. 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;
2. 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;
3. 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;
4. Promover la participación ciudadana y la corresponsabilidad en la toma de decisiones que inciden en la movilidad;
5. 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;
6. 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;
7. 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;

8. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de modos de transporte sostenibles;
9. 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;
10. 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,
11. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.

Artículo 2861.- 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 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:

1. 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;
2. Definir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad en bicicleta y caminata y seguridad vial;
3. Fomentar en la sociedad, las condiciones generales para la implementación y desarrollo sistematizado de la cultura de la movilidad;
4. 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;
5. 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;
6. Realizar por sí misma o a través de organismos, dependencias o instituciones académicas, estudios sobre movilidad en bicicleta y caminata;
7. 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;
8. 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;

9. 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;
10. 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;
11. 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;
12. 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;
13. 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;
14. 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;
15. Promover la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad, transporte, vialidad y tránsito;
16. 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;
17. 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;
18. 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;
19. 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 2862.- 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 2863.- 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 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 del presente Título y el Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata.

Artículo 2864.- 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 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 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 del presente Título y el Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata.

Artículo 2865.- 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 el presente Título.

SECCIÓN III PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Artículo 2866.- Mesa Interinstitucional.- Confórmese la mesa interinstitucional para la promoción de los modos de transporte sostenibles objeto 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 2867.- Conformación.- La Mesa Interinstitucional estará conformada por:

1. Cuatro delegados de los colectivos, organizaciones sociales o ciudadanos a título personal vinculados a la promoción de modos de transporte sostenible.
2. El Secretario/a de movilidad o su delegado, quien lo presidirá.
3. El Secretario/a de territorio o su delegado.
4. El Supervisor/a de la Agencia Metropolitana de Tránsito o su delegado.
5. El Gerente de la Empresa Pública de Movilidad y Obras Públicas o su delegado.
6. El Secretario/a de Ambiente o su delegado.
7. 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 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 2868.- Atribuciones.- La mesa tendrá las siguientes atribuciones:

1. 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.
2. Diseñar y proponer medidas para mejorar la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.
3. 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.
4. 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.
5. Ejercer los mecanismos de control social establecidos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano
6. Exigir y formar parte de los procesos de rendición de cuentas de las autoridades municipales.
7. 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 2869.- 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 2870.- 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 2871.- 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:

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. 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 2872.- 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 2873.- 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 2874.- 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 2875.- 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 2876.- 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 2877.- 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 2878.- 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 2879.- 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 2880.- Pasos peatonales.- Por excepción, en vías expresas de las zonas urbanas, los pasos de peatones podrán ser contruidos 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 2881.- 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 2885 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 2882.- Criterios para la creación de estacionamientos para bicicletas.- Previo a la implantación de infraestructura de estacionamientos para bicicletas se deberán considerar los siguientes:

a. 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.

b. 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.

c. 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.

d. Diseño: Los estacionamientos para bicicletas deberán estar diseñados en atención a las necesidades del usuario, económicamente viable y que brinde seguridad.

e. 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.

f. 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 2883.- 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 2884.- 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 2857 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 2885.- 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 del presente Título.

Artículo 2886.- 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:

1. La cortesía entre los usuarios de la vía y el respeto al personal de apoyo vial y agentes de tránsito;
2. 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;
3. Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el ambiente;
4. La utilización de modos de transporte en bicicleta y la caminata para abatir el sedentarismo;
5. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados la legislación nacional y local vigente;
6. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de accidentes de tránsito;
7. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;
8. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;
9. El significado y preservación de la señalización vial; y
10. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al ambiente.

Artículo 2887.- 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 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 2888.- 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 2889.- 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 2890.- 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 DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 2891.- 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 2892.- 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 2893.- 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 2894.- 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 2895.- 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 el presente Título.

Artículo 2896.- La Secretaría responsable de la movilidad y la Secretaría responsable de la 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 2897.- 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

DE LA POLÍTICA TARIFARIA APLICABLE EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CAPÍTULO I GENERALIDADES

Artículo 2898.- 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 Distrito Metropolitano de Quito, en beneficio de los usuarios del mismo.

Artículo 2899.- Ámbito.- Las disposiciones contenidas en 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 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 2900.- Definiciones.- Para efectos de aplicación del presente Título, se observarán las siguientes definiciones:

- a. Índices operacionales.-** Parámetros del servicio de transporte que determinan las rutas, frecuencias, intervalos, apertura y cierre de operación, así como flota vehicular.
- b. 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.
- c. Pasajero/Usuario.-** Persona que utiliza un medio de transporte público para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el conductor.
- d. 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.
- e. 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.
- f. Rutas.-** Recorrido legalmente autorizado a la transportación pública, considerando origen y destino.
- g. 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.

h. Tarifa.- Rubro o precio que por el servicio de transporte público de pasajeros paga el usuario.

i. 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.

j. 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.

k. 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.

l. 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.

m. 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 2901.- 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 2902.- 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 2903.- Los principios, parámetros, lineamientos y estándares de calidad previstos en el 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 2904.- Para la ejecución 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 2905.- 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 2906.- Principios.- En la fijación de tarifas que la por prestación del servicio de transporte público los usuarios deberán cancelar en el Distrito Metropolitano de Quito, el Municipio, a través de sus entidades metropolitanas competentes, garantizará que su revisión y análisis previo se ajuste a los principios de:

1. Responsabilidad, generando políticas, regulaciones y controles para garantizar el cumplimiento de lo establecido en la Ley, reglamentos y normas técnicas aplicables al servicio.
2. Universalidad, garantizado el acceso al servicio que debe ofrecerse sin distinciones de ninguna naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución y leyes aplicables.
3. Accesibilidad a tarifas socialmente justas, garantizando el derecho que tienen todos los ciudadanos a su movilización.
4. 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.
5. Comodidad, como parte del nivel de servicio que los operadores de transporte deben cumplir y acreditar de acuerdo con el marco jurídico vigente.
6. Continuidad del servicio, conforme las condiciones establecidas en los contratos de operación, permisos y autorizaciones concedidas a las operadoras de transporte.
7. Seguridad, garantizando la movilidad eficiente, mediante infraestructura vial y de equipos adecuados, que permita asegurar la integridad física de los usuarios.
8. Calidad, exigiendo el cumplimiento de los parámetros de niveles de servicio establecidos en el Distrito Metropolitano de Quito.
9. Estandarización, garantizando que los vehículos cumplan con las normas y reglamentos técnicos vigentes.
10. Medio Ambiente, promoviendo la aplicación de nuevas tecnologías que disminuyan la emisión de gases contaminantes; y,
11. Sostenibilidad, garantizando el equilibrio económico financiero del Sistema y el acceso a tarifas socialmente justas para los usuarios del servicio.

Artículo 2907.- 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:

a. Para el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y autoridades metropolitanas competentes:

1. Garantizar un buen nivel de servicio y la satisfacción de los usuarios.
2. Facilitar el uso del servicio de transporte público.
3. Lograr una movilidad sostenible mediante la promoción y el fomento del uso del transporte público sobre el transporte privado.
4. Garantizar la transparencia en la gestión del recaudo del sistema.
5. Ofrecer un adecuado nivel de accesibilidad a los diferentes grupos de usuarios.
6. Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de usuarios.
7. Promover la optimización y sostenibilidad financiera de sus operaciones.

b. Para los Usuarios del servicio:

1. Contar con un esquema de tarifas sencillo y comprensible que le permita conocer fácilmente el costo de su viaje.
2. Minimizar el costo monetario de su viaje apoyado en un esquema tarifario para varios modos.
3. Mejorar el nivel de servicio.

c. Para los Operadores y/u Operadoras autorizadas a la prestación del servicio:

1. Garantizar un buen nivel de servicio y la satisfacción de los usuarios.
2. 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.
3. Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de usuarios.
4. Reducir los tiempos de embarque de los usuarios, implementando las distintas opciones de pago existentes, en efectivo o pre-pagadas.
5. 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 2908.- Esquema de tarifas.- Los tipos de tarifa que podrán ser aplicadas dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito 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:

- a. Tarifa plana o única.
- b. Tarifa variable por distancia de recorrido.
- c. Tarifa variable por etapas o transferencias.
- d. 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 2909.- Opciones de pago.- Para el cobro de la tarifa fijada por la prestación del servicio en el Distrito Metropolitano de Quito, el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, para disposición del usuario, podrá disponer la implementación de las siguientes formas de pago:

- a. En efectivo.
- b. 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 2910.- 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 2905, 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 2911.- 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 2912.- 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 2913.- Tarifa Preferencial.- En la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, conforme las disposiciones de orden constitucional y legal, tendrán derecho a tarifas preferenciales:

1. Personas con discapacidad;
2. 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;
3. 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,
4. 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 2914.- 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 2915.- 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 Distrito Metropolitano de Quito. 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.

SECCIÓN II⁵³

DEL RÉGIMEN TARIFARIO APLICABLE A LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

PARÁGRAFO I DEL CÁLCULO DE LAS TARIFAS

Artículo 2916.- Metodología para el cálculo de tarifas. – La metodología a aplicarse para el cálculo de tarifas tomará en cuenta los componentes de los costos de operación de los diferentes tipos y tecnologías de vehículos y la demanda reflejada en el número de pasajeros en un mismo periodo de tiempo, conforme a la siguiente fórmula general:

$$\text{Tarifa técnica} = \frac{\text{Costo de operación}}{\text{Número de pasajeros}}$$

Para determinar los costos de operación de los diferentes subsistemas de transporte público, el Administrador del Sistema actualizará y, de ser el caso, pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano, los valores de los componentes que constan en el Modelo Tarifario de cálculo que dispone y que se describen en el siguiente artículo.

Artículo 2917.- Componentes. – Los componentes de los costos de operación de los subsistemas de transporte público son los siguientes:

1. **Costos Variables:** Mantenimiento preventivo, correctivo, combustibles y/o energía eléctrica o la que corresponda a emisiones no contaminantes y neumáticos.
2. **Costos Fijos:** Mano de obra directa, indirecta, gastos de administración, obligaciones fiscales y operacionales; y, seguros.

El detalle de los costos establecidos en este artículo, se encuentran determinados en el Anexo No. 01 que forma parte de esta Sección.

Artículo 2918.- Esquema de Tarifas sin integración. - Una vez que se hayan suscrito las adendas a los contratos de operación y nuevas autorizaciones y cumplidos los indicadores de calidad de

⁵³ **Nota:** Sección II incorporada por la Ordenanza Metropolitana No. 017, publicada en el Registro Oficial Suplemento Nro. 1404 de 18 de diciembre de 2020.

servicio de transporte público de pasajeros, que formarán parte de estos, se aplicarán las siguientes tarifas:

La tarifa plana o única para el subsistema de transporte público convencional intracantonal urbano y el Subsistema Metrobús-Q del Distrito Metropolitano de Quito, será de \$ 0,35 USD (Treinta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América).

Para el caso del servicio de transporte público prestado a través de buses eléctricos u otra tecnología de baja emisión, calificada previamente por la Secretaría de Movilidad mediante informe técnico, la tarifa será de \$ 0.45 USD (Cuarenta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América).

La tarifa variable por distancia de recorrido para el subsistema de transporte público convencional intracantonal combinado y rural, será de 0,35 USD (Treinta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América) y su valor incremental se calculará de acuerdo con las distancias de recorrido fijadas en tramos, conforme se detalla en el Anexo 02 de esta Sección.

A los valores de las tarifas plana o única y variable por distancia de recorrido, se aplicará la tarifa preferencial prevista en el régimen jurídico aplicable, en especial, el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; la Ley Orgánica de Discapacidades y, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 2919.- Esquema de Tarifas con integración. - La tarifa a aplicarse a partir de la Fase Primera de Integración, será la denominada tarifa variable por etapas o transferencias, que en todos los casos aplicará los principios de la política tarifaria, entre otros, el de accesibilidad a tarifas socialmente justas.

Este esquema de tarifas implica que el usuario del transporte público integrado pagará la contraprestación del servicio en correspondencia con el número de etapas de su viaje, y dentro de una ventana de tiempo que será definido por el Administrador del Sistema.

Si el usuario efectúa un viaje de una sola etapa (mono - operador), el pago corresponderá a la tarifa base de cualquiera de los subsistemas de transporte.

Las transferencias entre unidades alimentadoras y troncales del Subsistema Metrobús-Q y viceversa, que se realicen dentro de una estación cerrada o en una parada específica diseñada operacionalmente para el efecto, estación o parada definidos por el Administrador del Sistema, no tendrá ningún pago adicional.

A partir de la segunda transferencia realizada dentro de la ventana de tiempo, definida por el Administrador del Sistema, los usuarios no pagarán valor adicional alguno.

Este esquema está definido por una tarifa base para cada uno de los subsistemas (columna Tarifa Base) y un valor adicional menor por la integración a los mismos (columna Tarifa de Integración).

El esquema de tarifas se describe en las tablas Nos. 1 y 2 y será implementado conforme se vayan integrando cada uno de los subsistemas.

Tabla No. 1. Esquema tarifas Urbano

\$ 0.45	Metro		\$ 0.15	Metrobús	= \$ 0.60
			\$ 0.15	Convencional	= \$ 0.60
\$ 0.35	Metrobús	+	\$ 0.25	Metro	= \$ 0.60
			\$ 0.25	Metrobús (*)	= \$ 0.60
			\$ 0.25	Convencional	= \$ 0.60
\$ 0.35	Convencional	+	\$ 0.25	Metro	= \$ 0.60
			\$ 0.25	Metrobús	= \$ 0.60
			\$ 0.25	Convencional (*)	= \$ 0.60

(*) Aplica cuando el usuario haya salido de la estación dentro de la ventana de tiempo.

Se tomará en cuenta además lo establecido en el presente artículo.

Tarifa Base	Tarifa de Integración	Total
	+	\$ 0.15 Metro (*) = \$ 0.60

Tabla No. 2. Esquema tarifas Combinado Rural

Tarifa Base	Tarifa de integración	Tota 1
Tarifas Anexo 2	Combinado-rural	+
	Tarifa Anexo 2	= Tarifas Anexo 2 + Tarifas Anexo 2
	\$ 0.25	Metro = Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25
	\$ 0.25	Metrobús = Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25
	\$ 0.25	Convencional = Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25

			1	
\$ 0.45	Metro	+	Tarifas Anexo 2 Combinado-Rural	= \$ 0.45 + Tarifas Anexo 2
\$ 0.35	Metrobús	+	Tarifas Anexo 2 Combinado-Rural	= \$ 0.35 + Tarifas Anexo 2
\$ 0.35	Convencional	+	Tarifas Anexo 2 Combinado-Rural	= \$ 0.35 + Tarifas Anexo 2

Artículo 2920.- Forma de cobro o pago. – Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros podrán acceder a los siguientes métodos de pago, según las fases de integración implementadas:

Fase Primera de Integración: La forma de cobro o pago de la tarifa, en los servicios que se integren en esta fase, se realizará mediante el Sistema Integrado de Recaudo (SIR) conforme los términos previstos en la normativa metropolitana.

En el caso del subsistema convencional no integrado en esta fase, la forma de cobro o pago de la tarifa se realizará en efectivo y directamente en las unidades de transporte hasta que se implemente la integración. Sin perjuicio de lo anterior, los operadores podrán implementar medios de pago tecnológicos garantizando la interoperabilidad futura con el Sistema Integrado de Recaudo, conforme la Norma Técnica emitida por el Administrador del Sistema y sin que su implementación implique garantía alguna de continuidad en la prestación del servicio de transporte público, pues ésta está sujeta al concurso público de asignación de rutas.

Fase Segunda de integración y en adelante: La forma de cobro o pago de la tarifa en los servicios que se integren se realizará mediante el Sistema Integrado de Recaudo (SIR). Los operadores deberán implementar medios de pago tecnológicos garantizando la interoperabilidad con el Sistema Integrado de Recaudo, conforme la Norma Técnica emitida por el Administrador del Sistema.

PARÁGRAFO II INGRESOS MONETARIOS Y SU DISTRIBUCIÓN

Artículo 2921.- Mecanismo de recaudación de los ingresos por tarifa. - El mecanismo único de recaudación de las tarifas, conforme las fases de integración previstas en este Código, será el Sistema Integrado de Recaudo (SIR). Los ingresos que se registraren a través del SIR serán transferidos al Fideicomiso Global creado para el efecto y conforme los términos y condiciones previstos en el Modelo de Gestión de la integración.

Artículo 2922.- Otros ingresos no operacionales. - Se refieren a los ingresos monetarios cuyo origen proceda de cualquier otra fuente que no sea la tarifa.

Artículo 2923.- Administración de los ingresos operacionales y no operacionales. - El Administrador del Sistema constituirá un Fideicomiso Global con el propósito de que administre los ingresos provenientes del Sistema Integrado de Recaudo y los ingresos no operacionales. Cada Subsistema constituirá su propio Fideicomiso Individual, el cual se alimentará de los recursos distribuidos por el Fideicomiso Global y de los ingresos no operacionales.

Dentro de las funciones que se conferirán al Fideicomiso Global, está la conciliación de los valores recaudados por tarifa, contrastando con los reportes de cumplimiento operacional y las fórmulas de distribución para los pagos a los operadores.

Forma de pago por contraprestación de los servicios del transporte público. - El Administrador del Sistema definirá las formas y mecanismos de pago a las operadoras de transporte, según lo establecido en el Modelo de Gestión, con base a la determinación de los costos de operación de cada subsistema y tipología de vehículo, asociados a los grupos o paquetes de rutas asignados, financiado de las fuentes de ingresos tarifarios, no tarifarios y no operacionales.

CAPÍTULO III

DE LA CONFIABILIDAD, SEGURIDAD Y CALIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

SECCIÓN I

DEL FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO

Artículo 2924.- 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 2925.- De la planificación del servicio.- La planificación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito 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 2926.- 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 Distrito Metropolitano de Quito 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 2927.- 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 Distrito Metropolitano de Quito, 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 2928.- 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 2929.- 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 2930.- De la flota vehicular.- Las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, 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 2931.- 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 Distrito Metropolitano de Quito, 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 2932.- 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 Distrito Metropolitano de Quito, de acuerdo a los estándares y procedimientos establecidos por el Administrador del Sistema.

Artículo 2933.- 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:

- a. 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.
- b. 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.
- c. Implementar las prácticas y medidas de seguridad necesarias para el adecuado desarrollo de la operación, debiendo establecer controles internos para verificar su cumplimiento.
- d. Proveer al Administrador del Sistema de toda la información que se relacione con la operación y que le sea solicitada de forma oportuna.
- e. 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.
- f. En general cumplir con el modelo de gestión de caja común establecido por el Administrador del Sistema de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, específicamente en la estructura organizacional mínima que debe tener, basándose entre otros, en los siguientes aspectos:
 - i. Administración de los recursos de la Operadora.
 - ii. 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.
 - iii. Mantenimiento de la flota de vehículos, preventivo y correctivo.
 - iv. Administración de la recaudación en el cobro de la tarifa.
 - v. Seguimiento y control operacional.
 - vi. 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 transporte público de pasajeros. Su inobservancia, al constituirse como indicador de calidad, será causal para la apertura del expediente administrativo de sanción correspondiente.

Artículo 2934.- 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 2935.- 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:

1. Trato al usuario, garantizando la seguridad de los pasajeros y del personal a bordo en las unidades de transporte
2. Comodidad del usuario buscando alcanzar y mantener un estándar de confort en un máximo de número pasajeros por metro cuadrado.
3. 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.
4. Información al Usuario de forma clara y oportuna.
5. Respeto a las paradas por parte de los conductores y/o conductoras designadas, para el embarque y desembarque de pasajeros.
6. Cumplimiento de estándares ambientales aplicables en el Distrito Metropolitano de Quito.
7. Cumplimiento de estándares de conducción y capacitación del personal operativo y administrativo, de manera obligatoria, permanente y continua, con una asistencia mínima del 80%.
8. Embarque, traslado y desembarque seguro de las personas con movilidad reducida, los mismos que serán de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores.
9. 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 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 2936.- 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 2937.- 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 2938.- 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 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 2939.- 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 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.

**LIBRO IV.3
DEL AMBIENTE**

**TÍTULO I
DE LA PREVENCIÓN Y CONTROL DEL MEDIO AMBIENTE**

**CAPITULO I
DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS**

Artículo 2940.- Del objeto.- El presente capítulo tiene por objeto establecer y regular el funcionamiento del Sistema de Gestión Integral de los Residuos Sólidos del Distrito Metropolitano de Quito. Fija las normas, principios y procedimientos por los que se rige el sistema. Establece los derechos, deberes, obligaciones y responsabilidades, que son de cumplimiento y observancia de las y los ciudadanos, de las empresas, organizaciones, personas jurídicas, públicas, privadas y comunitarias, que habitan, usan o transiten en su territorio.

Esta gestión integral será operada, por sí misma a través de las entidades que designe, forme o delegue para el efecto y que serán parte de la Empresa Pública Metropolitana de Gestión Integral de Residuos Sólidos, las mismas que estarán reguladas y controladas por la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 2941.- Fines del sistema de gestión integral de residuos sólidos.- Son fines del sistema de gestión integral de residuos sólidos en el Distrito Metropolitano de Quito, los siguientes:

- a. Fomentar la cultura de aseo y limpieza del Distrito Metropolitano de Quito, como uno de los pilares fundamentales para alcanzar el Buen Vivir de la población y garantizar el ejercicio de sus derechos y los de la naturaleza;
- b. Desarrollar y garantizar el sistema integral de gestión de los residuos sólidos, desde la prevención en su generación hasta la disposición final;
- c. Prevenir y evitar los posibles riesgos y el peligro que puedan causar los residuos o su manejo a la salud de operadores, gestores y población en general, y al ambiente;
- d. Reducir la generación de residuos sólidos desde la fuente de generación;
- e. Fomentar la organización social, consciente de su responsabilidad en el ciclo de residuos sólidos, mediante el aprovechamiento de los mismos, su reutilización y reciclaje, generando economías de escala;
- f. Minimizar y mitigar el impacto en la salud y en el medio ambiente, ocasionado desde la generación hasta la eliminación de los residuos sólidos;
- g. Establecer mecanismos que garanticen a las y los ciudadanos su participación en la gestión y fiscalización del sistema de gestión integral de residuos sólidos;
- h. Promover el uso de tecnologías ambientalmente limpias y económicamente sustentables;
- i. Procurar la utilización de métodos de disposición final que permitan aumentar la vida útil de los rellenos sanitarios y su posterior eliminación:

- j. Garantizar y fomentar la gestión de los gobiernos parroquiales en residuos sólidos;
- k. Restablecer y fortalecer para el Municipio la rectoría del Sistema de Gestión Integral de Residuos Sólidos en todas sus fases;
- l. Asegurar el adecuado ejercicio de la competencia exclusiva del Municipio y el soporte o refuerzo a la aplicación de la Ley y la normativa sobre la prestación del servicio de aseo público, recolección, aprovechamiento, transporte, tratamiento y disposición final de residuos sólidos;
- m. Garantizar mecanismos y modalidades con sustento técnico y financiero, para la participación articulada y responsable de los sectores público, privado y comunitario en las diferentes fases del sistema y en la operación del mismo;
- n. Establecer los lineamientos, mecanismos e instrumentos principales para sustentar programas metropolitanos que promuevan buenas prácticas de producción, manejo y separación, comercio, reconversión y reciclaje, consumo, eliminación y disposición de los residuos en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito;
- o. Integrar nuevas actividades e inversiones en la cadena de valor asociada al reciclaje, al coprocesamiento, a la reconversión de residuos como fuente de desarrollo industrial inclusivo y de empleo, promoviendo el acceso a la certificación y aplicación del proyecto dentro del Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL) en líneas de reducción y control de emisiones, captación, quema de biogás y metano, uso energético, biodigestores, entre otros;
- p. Promover, en el marco de los vínculos, los acuerdos de mancomunidad y otros convenios con las municipalidades de territorios vecinos y de la región, con políticas, estrategias y soluciones de gestión concurrente en la gestión de residuos; y,
- q. Contribuir al desarrollo e implantación de una política normativa nacional actualizada y más completa, aplicable y coordinada con el Ministerio de Ambiente y con los otros niveles de los gobiernos autónomos y descentralizados, en la gestión y administración sustentable de los residuos sólidos.

Artículo 2942.- Ámbito de aplicación.- Establece las normas, principios, instrucciones y mecanismos propios de la política municipal referida a la generación y manejo integral de residuos sólidos, para un eficiente y eficaz servicio de aseo público, recolección, transporte, reciclaje y disposición final; fija las funciones que tendrá cada actor en los procesos; promueve los principios, fines, e instrumentos de estímulo, control y sanción; y, da el marco para el financiamiento y asignación de los recursos necesarios para la gestión sustentable, responsable y moderna de los residuos sólidos.

Las condiciones para implantar, administrar y desarrollar el sistema integral de gestión de residuos sólidos del Distrito Metropolitano de Quito, con los procedimientos pertinentes para que todos los sujetos antes indicados, puedan intervenir en sus diferentes fases, tanto para evitar y reducir la contaminación, cuanto para separar, reciclar, reparar y reutilizar residuos antes de desecharlos y depositarlos o eliminarlos de forma definitiva, constituyen también ámbitos abordados en esta normativa.

Esta regulación comprende a todos los residuos sólidos que se generan, manejan y disponen en el Distrito Metropolitano de Quito, sean estos comunes, especiales o peligrosos, a excepción de los residuos radioactivos y mineros.

La Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, por si misma a través de la entidad que designe para el efecto y las empresas encargadas de los servicios que componen la gestión integral de residuos sólidos, son responsables de la aplicación de las normas de esta normativa y de su observancia.

Artículo 2943.- Componentes funcionales del sistema de manejo integral de residuos sólidos.-

Para efectos de esta normativa, se consideran como componentes funcionales del sistema de manejo integral de residuos sólidos, los siguientes:

1. Barrido y limpieza de vías, áreas y espacios públicos;
2. Recolección y Transporte de Residuos Sólidos;
3. Acopio y Transferencia de Residuos Sólidos;
4. Reducción, Aprovechamiento y Tratamiento de Residuos Sólidos; y,
5. Disposición final y/o eliminación de Residuos Sólidos.

Artículo 2944.- Principios que rigen el sistema de manejo integral de residuos sólidos.- La aplicación de los artículos de este capítulo, se enmarca en los siguientes principios:

1. Jerarquía de los principios de prevención, precaución y control, respecto a los de mitigación y remediación de la contaminación en la gestión integral de residuos. En consecuencia, esta última debe hacerse considerando las acciones e intervenciones necesarias para:

- a. Reducción en la fuente, como la manera más efectiva para evitar y atenuar la creciente generación de residuos en su origen;
- b. Aprovechamiento, ya sea en la misma cadena de producción y consumo o en actividades, usos y procesos diferentes, con la finalidad de minimizar la generación de residuos que requieran recolección, traslado y disposición final;
- c. Separación en la fuente, de manera que sea más eficiente, adecuada y viable su recolección y traslado hacia centros de acopio, gestión y procesamiento;
- d. Tratamiento, de preferencia en la fuente de origen, especialmente de los provenientes de determinadas industrias, en prevención de afectaciones al ambiente;
- e. Disposición, de manera segura, a fin de minimizar los impactos al ambiente y a la salud de las personas.

2. Responsabilidad compartida o corresponsabilidad. La gestión integral de los residuos requiere la participación conjunta, coordinada y diferenciada de todos los generadores, productores, importadores, distribuidores, consumidores, gestores, tanto públicos como privados.

3. Responsabilidad extendida del productor. Los fabricantes, importadores y distribuidores de productos tienen la responsabilidad sobre los impactos ambientales de su producto a través de todo el ciclo de vida del mismo, incluyendo los impactos inherentes a la selección de los materiales, impactos del proceso de producción de los mismos, así como los impactos relativos al uso y la disposición de éstos.

4. Internalización de costos o “quien contamina paga”. Es responsabilidad del generador de los residuos el identificar sus características y velar por un manejo integral de los mismos. Quien genera los residuos, asume los costos que implica su acopio, recolección, tratamiento y disposición final en proporción a su cantidad y calidad y el costo diferenciado de su manejo y disposición en cada caso. El Municipio no debe subsidiar este servicio sino, por el contrario, internalizar sus costos en la tasa respectiva. Todos los entes que realizan la gestión de residuos, en especial aquellos que en el proceso entrañan riesgos o afectaciones al ambiente, tienen la obligación de adoptar las medidas de control, mitigación y remediación de las mismas.

5. Precautorio. Cuando exista riesgo de daño grave o irreversible al ambiente o la salud, la falta de certeza científica absoluta no debe utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces de protección.

6. Producción y consumo sustentables. Se deberá promover tecnologías de producción más limpias, que generen menos residuos y con características menos tóxicas; concomitantemente se promoverá iniciativas de consumo sustentable, tendientes a minimizar la generación de residuos y promover el reuso y reciclaje.

7. Gestión integral. La gestión de los residuos sólidos se realizará bajo criterios de articulación sistémica en todas sus fases, que permitan que los planes, programas, proyectos y acciones públicas y privadas se integren coherentemente. El Municipio promoverá alianzas con grupos comunitarios, empresas, organismos no gubernamentales y otros vinculados a la gestión de los residuos sólidos, de tal manera de integrar las iniciativas particulares en un plan global del Distrito Metropolitano de Quito.

8. Inclusión social y equidad. El Municipio promoverá medidas a favor de grupos discriminados o marginados y adelantará acciones afirmativas que apoyen la vinculación laboral y asociativa de ciudadanos y organizaciones sociales a los procesos propios del manejo integral de residuos sólidos, que permitan atender a los trabajadores vinculados a los procesos de reciclaje, en función del nivel de pobreza y grado de vulnerabilidad, articulándolos equitativamente en las distintas etapas de la cadena de valor, en el marco de la legislación nacional y distrital.

9. Sostenibilidad económica. La prestación eficiente del Servicio debe ser financiera y económicamente auto sostenible, es decir, los costos de la prestación del servicio serán

financiados por los ingresos tarifarios, por el recaudo de las tasas por venta de servicios, y por los excedentes que genere la producción y comercialización de los bienes resultantes del aprovechamiento económico de los residuos sólidos y el biogás.

10. Gestión mancomunada. El Municipio articulará regionalmente con municipios vecinos las infraestructuras y equipamientos de tratamiento y disposición final y las macro rutas de transporte de residuos para aprovechar las ventajas comparativas y competitivas de los cantones, y las respectivas capacidades de los agentes privados, públicos y comunitarios vinculados a la gestión y manejo de los residuos sólidos.

Artículo 2945.- De las facultades para cumplir los fines del Sistema Integral.- Con el fin de cumplir los fines y objetivos previstos en esta normativa, la Municipalidad tiene las siguientes facultades:

1. La Municipalidad o las empresas públicas municipales y sus modalidades que se creen para el efecto, al tenor de la Ley Orgánica de Empresas Públicas y demás leyes de la República, están facultadas para concesionar, delegar o contratar observando los requisitos de ley, las actividades de barrido, recolección, transporte, transferencia, reducción, aprovechamiento, tratamiento y disposición final de los residuos sólidos.
2. Adicionalmente, la Municipalidad podrá celebrar convenios de mancomunidad como se detalla en esta normativa, por lo que estas podrán a su vez concesionar, delegar o contratar, las actividades previstas en el párrafo precedente, observando los requisitos de las leyes de la materia.

Artículo 2946.- De la propiedad y aprovechamiento de los residuos sólidos.- Los residuos sólidos que sean depositados en la vía pública o en los sitios de recolección designados por las autoridades respectivas, y en los horarios y frecuencias predeterminados, serán de propiedad de la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 2947.- La aplicación de este Título y de sus reglas técnicas, debe hacerse sin perjuicio de la investigación y búsqueda constante de nuevas tecnologías limpias para la gestión, uso, reutilización y aprovechamiento de Residuos Sólidos.

La utilización e incorporación de nueva tecnología al marco de lo que establece el inciso anterior, bajo ningún concepto será vista como infracción a esta normativa ni a sus reglas técnicas.

SECCIÓN I DE LA PREVENCIÓN

Artículo 2948.- Políticas tendientes a la prevención.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito promoverá en la población acciones tendientes a:

- a. Reducir la generación de residuos sólidos, destacando las ventajas económicas y ambientales de tal acción;
- b. El uso de métodos de separación y recolección diferenciada de residuos en la fuente que cambien el comportamiento social de generación, recolección y depósito final, hacia la reducción, manejo y aprovechamiento de nuevas prácticas;
- c. El uso de tecnologías limpias vigentes para hacer más eficiente el manejo del ciclo integral de los residuos sólidos, creando mecanismos autosustentables que garanticen su introducción y mejora continua;
- d. Incentivar el manejo adecuado de residuos sólidos, mediante su reutilización y reciclaje potencial, a través de estímulos fiscales municipales u otros similares;
- e. Promover entre las asociaciones de vecinos, el establecimiento y operación de sistemas de comercialización de residuos sólidos potencialmente reciclables, que les generen recursos para la realización de obras en beneficio de la propia comunidad;
- f. Auspiciar programas de reciclaje a través de entidades sin fines de lucro que promuevan acciones sociales de beneficio comunitario, en especial de los sectores de menores recursos;
- g. Promover la disminución del uso de envases no retornables, cualquier tipo de envoltura, y otras prácticas que contribuyen a la generación de residuos sólidos;
- h. Promover la educación ambiental y la capacitación a las y los ciudadanos respecto de las formas ambientales eficientes de gestión de residuos sólidos; y, celebrar convenios con instituciones para la realización de programas de educación ambiental, y para el aprovechamiento comercial de los residuos sólidos; e,
- i. Promover que todos los centros comerciales, supermercados, lugares de comida rápida y actividades afines, utilicen productos biodegradables.

Artículo 2949.- Información pública.- El Municipio mantendrá informada en forma periódica a la población de la situación del manejo de los residuos del Distrito.

La información pública respecto del manejo de residuos sólidos se hará en base a estudios, estadísticos y técnicos, que configuren un sistema de información municipal, de fácil acceso al ciudadano a través la página web del Municipio.

Artículo 2950.- Prevención en lotes baldíos.- Es obligación de los propietarios de lotes baldíos ubicados dentro del área urbana del Distrito, mantenerlos debidamente cercados y protegidos, para evitar que se arrojen dentro residuos sólidos que los conviertan en lugares nocivos para la salud o seguridad de las personas.

El saneamiento y limpieza de lotes baldíos comprendidos dentro del área urbana del territorio del Distrito Metropolitano de Quito, es obligación de sus propietarios. Cuando no se cumpla esta disposición, el Municipio se hará cargo de ello, sin perjuicio de la aplicación de las multas a los propietarios y de la obligación de resarcir al Municipio el importe de los gastos que el saneamiento y limpieza de su lote haya ocasionado, para tal efecto, la Municipalidad podrá cargar dichos valores a la cartilla del impuesto predial del año siguiente.

Artículo 2951.- De la erradicación del trabajo infantil en el manejo de residuos sólidos.- Se prohíbe la permanencia, promoción e incorporación de niñas, niños y adolescentes menores de dieciocho años en todo trabajo relacionado con residuos sólidos.

En su calidad de gobierno local y en alianza con otros organismos gubernamentales y de la sociedad civil, la Municipalidad establecerá políticas preventivas y de atención que posibiliten la erradicación del trabajo infantil en el manejo de residuos sólidos. Dichas políticas atenderán la problemática de manera integral; es decir, tomarán en cuenta la restitución de derechos desde el ámbito de la salud, de la educación, de las relaciones familiares y generarán un entorno favorable al mejoramiento de las condiciones de trabajo de las familias a las que pertenecen las niñas, los niños y adolescentes minadores para facilitar su retiro de los basurales y vertederos de escombros.

Así mismo, emitirá medidas de carácter legal para prevenir y prohibir este tipo de trabajo atentatorio al pleno ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución de la República y en el Código de la Niñez y la Adolescencia.

SECCIÓN II DE LA CLASIFICACIÓN DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS

Artículo 2952.- Clasificación de residuos sólidos.- Los residuos sólidos para efectos de su separación son: orgánicos o compostables, e inorgánicos, que pueden ser reciclables y no aprovechables.

Los **residuos sólidos orgánicos compostables** son aquellos que pueden ser metabolizados por medios biológicos cuya lista descriptiva pero no limitativa es: restos de comida, sin incluir lácteos, ni carnes en general, restos de jardinería, hojas y ramas, madera y frutas y verduras.

Los **residuos sólidos inorgánicos secos reciclables** son, entre otros: el vidrio de botella en colores verde, ámbar y transparente, papel y cartón, plásticos como PET, polietileno de alta y baja densidad, polipropileno y otros similares, aluminio, latas de acero y metales ferrosos, todos los cuales deben almacenarse limpios. Sin incluir los vidrios de focos, tubos fluorescentes, espejos o parabrisas de vehículos automotores.

Los **residuos sólidos inorgánicos no aprovechables** son aquellos que no tienen un uso potencial posterior, entre los que se encuentran: residuos sanitarios, pañales desechables, polietileno, papel higiénico, toallas femeninas, gasas y algodones usados, tetraempaques y los demás que no estén incluidos en las otras clasificaciones, y que por su naturaleza no sean aprovechables.

La clasificación de los residuos sólidos en cuanto a su origen, se clasificarán en:

- a. residuos domésticos no peligrosos,

- b. residuos domésticos peligrosos,
- c. residuos viales,
- d. residuos industriales no peligrosos,
- e. residuos comerciales,
- f. residuos hospitalarios,
- g. residuos institucionales,
- h. escombros y otros,
- i. residuos peligrosos,
- j. residuos orgánicos de actividades de faenamiento de tipo artesanal; y,
- k. residuos infecciosos de animales.

Residuos domésticos no peligrosos: Son los que resultan de la permanencia de personas en locales habilitados para la vivienda, y que no tienen características que los conviertan en peligrosos.

Residuos domésticos peligrosos: Son los que resultan de la permanencia de personas en locales habilitados para la vivienda, y que tienen características que los convierten en peligrosos, de conformidad a las características establecidas en el respectivo reglamento, pudiendo estos consistir en: pilas y baterías, desodorantes en aerosol, navajas, afeitadoras y otros.

Residuos Viales: Son los que se producen en las vías públicas, calles, paseos, avenidas, aceras, bulevares, plazas, parques, túneles y demás bienes de uso y dominio público.

Residuos industriales no peligrosos: Son los residuos de procesos industriales o manufactureros, derivados del proceso de producción y que no afecten la salud de los ciudadanos, ni tienen características de residuos peligrosos.

Residuos comerciales: Son los generados en los establecimientos comerciales y mercantiles, tales como: almacenes, depósitos, hoteles, restaurantes, cafeterías, discotecas, centros de diversión nocturnos, plazas de mercado, escenarios deportivos y demás sitios de espectáculos masivos.

Residuos hospitalarios: Son los generados en los establecimientos hospitalarios, centros y subcentros de salud, consultorios médicos, laboratorios clínicos, centros o consultorios veterinarios, centros de atención básica, clínicas, centros de investigación biomédica, y demás establecimientos que realizan actividades de curaciones, intervenciones quirúrgicas, laboratorios de análisis e investigación y residuos asimilables a los domésticos que no se pueda separar de lo anterior. Estos se clasifican en generales o comunes, infecciosos y especiales, de conformidad con el Reglamento de Manejo de Residuos Sólidos en los Establecimientos de Salud de la República del Ecuador.

Residuos institucionales: Son los generados en los establecimientos educativos, instituciones públicas, militares, carcelarios, religiosos, aeropuertos, terminales terrestres y edificaciones destinadas a oficinas, entre otros.

Escombros y otros: Son lo que se generan por producto de construcciones, demoliciones y obras civiles; tierra de excavación, arenas y similares, madera, materiales ferrosos y vidrio; chatarra de todo tipo que no provenga de las industrias, llantas de automóviles, ceniza producto de erupciones volcánicas, material generado por deslaves u otros fenómenos naturales.

Residuos peligrosos: Comprenden los objetos, elementos o sustancias que se abandonan, botan, desechan, descartan o rechazan y que sean patógenos, tóxicos, venenosos, corto punzantes, explosivos, reactivos, radioactivos o volátiles, corrosivos e inflamables, así como los empaques o envases que los hayan contenido, como también los lodos industriales y volcánicos, cenizas y similares, directamente afectados por estos.

Residuos orgánicos producto de actividades de faenamiento avícola de tipo artesanal: Son los generados en locales, espacios de vivienda, y áreas adecuadas para esta actividad cuya capacidad operativa no sea mayor a 700 aves diarias.

Residuos infecciosos de animales: Comprenden los cadáveres o partes del cuerpo de animales muertos que se encuentren en las vías o espacios públicos producto de atropellamiento o envenenamiento.

Residuos de los cadáveres de animales por eutanasia: Los residuos sólidos dependiendo de las características del manejo, serán previstos en la Norma Técnica anexa a esta normativa;

CAPITULO II DE LOS COMPONENTES FUNCIONALES DEL SISTEMA

SECCIÓN I BARRIDO Y LIMPIEZA DE VÍAS Y ÁREAS PÚBLICAS

Artículo 2953.- Responsabilidad en barrido y limpieza de vías y áreas públicas.- Las labores de barrido y limpieza de vías y áreas públicas son responsabilidad del Municipio, directamente o a través de las prestadoras del servicio de aseo y deberán realizarse con una frecuencia tal que las vías y áreas públicas estén siempre limpias y aseadas.

La entidad prestadora del servicio público de aseo deberá ejecutar tareas excepcionales con todos los medios a su alcance para superar situaciones extraordinarias que deriven de hechos de casos fortuitos o fuerza mayor, tales como terremotos, inundaciones, erupciones volcánicas, grandes accidentes, siniestros y catástrofes de cualquier tipo a más de manifestaciones y concentraciones no autorizadas.

La recolección de residuos sólidos depositados en las cestas, contenedores o canastillas provistas por la Municipalidad será responsabilidad de la prestadora del servicio público de aseo, quién

establecerá el diseño, la ubicación bajo criterios técnicos de accesibilidad, densidad poblacional, etc., así como el mantenimiento estructural de los mismos.

Artículo 2954.- Establecimiento de macro rutas y micro rutas para el servicio de barrido.- La prestadora del servicio debe cumplir:

- a. Determinar el modelo marco de operación de barrido, sus componentes y funcionalidad;
- b. Determinar las rutas (macro y micro) junto a indicadores de desempeño (del barrido) y efectividad (cumplimiento de rutas, frecuencias, horarios);
- c. Evaluar los resultados sobre la base de indicadores predeterminados; y,
- d. Generar reportes diarios o periódicos de información, problemas, resultados, estrategias, etc.

SECCIÓN II RECOLECCIÓN Y TRANSPORTE DE RESIDUOS SÓLIDOS

PARÁGRAFO I RÉGIMEN ORDINARIO Y SUS TIPOS

Artículo 2955.- Principios básicos.- La recolección de residuos sólidos debe seguir los principios básicos mencionados a continuación:

1. Garantizar la calidad del servicio a toda la población del Distrito Metropolitano de Quito;
2. Prestar eficientemente el servicio de forma continua e ininterrumpida;
3. El operador del servicio de recolección ordinario no es un gestor ambiental autorizado para reciclar, por lo que le está prohibido, así como a sus empleados a realizar labores de reciclaje; salvo el caso en que además se hubiese calificado como gestor ambiental calificado;
4. Minimizar el impacto ambiental en la manipulación de residuos sólidos procurando el uso de tecnología que asegure su adecuada recolección y minimice el contacto directo de los residuos por parte de su personal;
5. El vehículo que transporta residuos no podrá desviarse de sus rutas ni hacer detenciones no autorizadas;
6. Los efectos ambientales y a la salud pública generados por la recolección de residuos, serán de absoluta responsabilidad de la entidad prestadora del servicio, lo mismo ocurrirá para el transporte, transferencia y la disposición final; y,
7. Llevar a cabo capacitaciones e inducciones preventivas dentro de temas de posibles adicciones y enfermedades asociadas a la actividad, respecto de su recurso humano.

Artículo 2956.- Residuos incluidos en la recolección ordinaria.- Los residuos sólidos ordinarios producidos por las actividades domésticas no peligrosas, viales, industriales no peligrosas, comerciales e institucionales, están incluidos en el servicio de aseo ordinario.

PARÁGRAFO II

RECOLECCIÓN ORDINARIA DIFERENCIADA OBLIGATORIA

Artículo 2957.- Obligación de diferenciar en la fuente.- El generador de residuos sólidos tiene la obligación de diferenciar en la fuente los residuos.

El generador de residuos sólidos deberá almacenar separadamente los residuos sólidos orgánicos, y los residuos inorgánicos reciclables y no aprovechables.

Cuando los residuos sólidos posean características de residuos peligrosos, deberán ser almacenados respetando las directrices emitidas por el Ministerio de Ambiente. No obsta que sean generados en muy pocas cantidades.

En caso de utilizar contenedores para almacenar residuos, deberán ser identificados con el código de colores definido.

El Municipio, mientras se ajustan los mecanismos de recolección diferenciada, en un periodo perentorio, a través de la Secretaría de Ambiente y el operador municipal del servicio de recolección, establecerán puntos de acopio estratégicos para la disposición voluntaria de los ciudadanos que han separado su basura en origen, así como su disposición en los sitios autorizados para dar tratamiento y valor agregado a estos.

PARÁGRAFO III

RECOLECCIÓN ORDINARIA NO DIFERENCIADA

Artículo 2958.- Recolección no diferenciada.- En el caso y en las zonas en donde la Municipalidad no pueda proporcionar la recolección diferenciada de residuos sólidos, se implementará opciones de alternativas de acopio, recolección y transporte hacia los sitios autorizados para su tratamiento y valoración a través de gestores artesanales acreditados.

Artículo 2959.- Entrega a gestor ambiental autorizado.- Aun cuando la Municipalidad no provea el servicio de recolección diferenciada, sin perjuicio del artículo anterior, el generador de residuos sólidos estará obligado a realizar la respectiva diferenciación en la fuente, si existen gestores ambientales autorizados que presten el servicio en la zona.

La entrega se deberá hacer de acuerdo a las instrucciones emitidas por la autoridad competente.

Artículo 2960.- Prohibición.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito promoverá el aprovechamiento de los residuos sólidos y la formalización y consolidación de los gestores ambientales no autorizados. El ciudadano deberá constatar la debida autorización emitida por el Municipio antes de la entrega de los residuos sólidos al gestor ambiental.

PARÁGRAFO IV

RECOLECCIÓN ORDINARIA POR SISTEMA DE ACERA O DE ESQUINAS

Artículo 2961.- Definición.- El sistema de aceras y el de esquinas se define como el sistema de recolección ordinaria mediante el cual la recolección de residuos sólidos se realizará mediante vehículos especializados y la intervención directa de una cuadrilla de recolectores capacitados para el efecto.

La característica principal de este sistema es la manipulación de los residuos sólidos por parte de las personas que forman la cuadrilla.

Artículo 2962.- Acopio temporal de los residuos sólidos.- Los residuos sólidos deberán ser almacenados de las siguientes formas:

Exterior de la vivienda: En la recolección ordinaria por sistema de acera o de esquina la presentación de los residuos sólidos debe realizarse con la debida anticipación a la hora inicial de recolección, en un lugar que sea de fácil acceso para los vehículos y el personal de recolección y a la vez de fácil limpieza en caso de presentarse derrames. Los residuos sólidos provenientes del barrido de aceras e interiores de edificaciones deben ser almacenados y presentados por los usuarios junto con los residuos sólidos originados en las mismas.

Para el almacenamiento adecuado de residuos sólidos en el exterior de la vivienda, se debe:

1. Almacenar en forma adecuada los residuos sólidos generados;
2. No depositar sustancias líquidas, excrementos, ni residuos sólidos sujetos a servicios especiales, en recipientes destinados para recolección en el servicio ordinario;
3. Colocar los recipientes en el lugar de recolección de acuerdo con el horario establecido por la entidad de aseo en tal forma que se evite el contacto de éstos con el medio, animales y recicladores informales;
4. Los recipientes usados para sacar los residuos sólidos, excepto los que se hallen dentro de áreas de almacenamiento cerradas, sólo podrán permanecer en el sitio de recolección durante los días establecidos para el efecto; y,
5. En caso de urbanizaciones, barrios o conglomerados, con calles internas o cuyas condiciones impidan la circulación de vehículos de recolección, así como en situaciones de emergencia los usuarios están en la obligación de trasladar los residuos sólidos hasta el sitio que determine la entidad de aseo.

Almacenamiento multifamiliar, institucional o comercial: Toda edificación para uso multifamiliar, institucional o comercial, y las que la entidad de aseo determine, debe tener un sistema de almacenamiento colectivo de residuos sólidos, diseñado como mínimo con los requisitos y criterios establecidos en el reglamento de esta normativa.

PARÁGRAFO V

RECOLECCIÓN ORDINARIA POR SISTEMA CONTENERIZADO

Artículo 2963.- Definición.- En el sistema de recolección contenerizado no existirá manipulación directa de los residuos sólidos por parte de personas que operan, la misma solo se llevará a cabo con los vehículos especializados para este tipo de recolección.

El sistema contenerizado se compone de contenedores para que los residuos sólidos sean transportados desde los lugares donde son producidos hasta dicho contenedor para su almacenamiento temporal.

Artículo 2964.- Almacenamiento de residuos sólidos en el sistema de recolección contenerizado.- En caso de lugares o zonas donde se hubiere establecido el sistema de recolección por contenedores, los usuarios están en la obligación de trasladar los residuos sólidos hasta los contenedores comunales que se establezcan para el efecto, lugar único y exclusivo de almacenamiento.

En caso de urbanizaciones, barrios o conglomerados, con calles internas o cuyas condiciones impidan la circulación de vehículos de recolección, así como en situaciones de emergencia, los usuarios están en la obligación de trasladar los residuos sólidos hasta el sitio que determine la entidad de aseo, o hasta los contenedores más cercanos ubicados en los accesos a estos conglomerados.

SECCIÓN III

RECOLECCIÓN ESPECIAL O ASEO CONTRATADO

Artículo 2965.- Residuos sólidos amparados por este régimen.- Los residuos sólidos que se rigen obligatoriamente por este sistema de recolección especial o sistema de aseo contratado son los residuos sólidos peligrosos, hospitalarios, escombros y otros. Por tanto, los generadores de este tipo de residuos necesariamente deberán contratar el servicio con las empresas prestadoras de la recolección (gestores autorizados por la Secretaría de Ambiente).

Artículo 2966.- Usuarios que deben utilizar este régimen.- El régimen especial debe ser utilizado obligatoriamente por los organizadores de eventos públicos, que deben realizar la recolección de forma inmediata a la culminación del evento; por usuarios que por sus volúmenes de generación de residuos necesiten un tratamiento personalizado (industriales, comerciales, etc.); por usuarios que por el difícil acceso a sus viviendas del servicio de recolección ordinario necesiten una atención más personalizada, y en definitiva cualquier otro usuario que acredite una necesidad especial para que se mejore su sistema de recolección.

La petición del usuario se la puede realizar directamente ante la empresa matriz o la empresa prestadora del servicio, la cual a su vez solicitará a la Municipalidad la respectiva autorización.

Artículo 2967.- Contratación directa.- Bajo el régimen de recolección especial de residuos sólidos o sistema de aseo contratado, los usuarios deben contratar de forma directa el servicio de recolección con empresas calificadas por la Municipalidad para el efecto. Este servicio estará sujeto al pago de un derecho o tarifa a favor de la entidad prestadora del servicio.

Artículo 2968.- Empresas prestadoras del servicio.- Las empresas interesadas en prestar el servicio de recolección y transporte de los residuos sólidos bajo el régimen especial o de aseo contratado, deberán calificarse y celebrar un convenio con la Municipalidad, para acreditar su capacidad técnica, administrativa y financiera para tal efecto.

Artículo 2969.- Pago del derecho o tarifa.- La Municipalidad decidirá si el pago por el servicio de recolección especial o aseo contratado será recolectado por la Municipalidad y luego trasladado a la empresa prestadora del servicio, o si autoriza el cobro directo por parte de la empresa prestadora del servicio. El prestador del servicio autorizado podrá acordar con la Municipalidad el cobro directo al momento de la suscripción del convenio de operación.

En caso del cobro directo el prestador del servicio especial deberá haber contratado previamente el servicio de transferencia y disposición final de los residuos que pretende recolectar a fin de garantizar al cliente la correcta disposición final de los residuos.

El valor resultante de la prestación del servicio especial o aseo contratado, será pactado por el usuario que lo solicite y la persona prestadora del servicio, tomando en cuenta la cantidad y peso de residuos recolectados y el valor en el que éste incurrirá por transporte y disposición final.

A su vez, la tasa que deba pagar por la operación de disposición final a la entidad que esté a cargo. La Municipalidad a través de la Secretaría de Ambiente o de la Unidad correspondiente fiscalizará que la empresa cumpla eficientemente la prestación del servicio, cuyo incumplimiento será sancionado por la Secretaría de acuerdo a las reglas técnicas de esta normativa.

PARÁGRAFO I

RECOLECCIÓN ESPECIAL DE RESIDUOS SÓLIDOS PELIGROSOS

Artículo 2970.- Recolección especial.- Por sus características especiales los residuos peligrosos se acogerán obligatoriamente al sistema de recolección especial o aseo contratado, sin que sea posible ningún tipo de recolección ordinaria.

Artículo 2971.- Diferenciación en la fuente.- El generador de residuos, deberá establecer un manejo diferenciado entre los residuos peligrosos y los que no lo son.

Artículo 2972.- Almacenamiento.- Todo sitio destinado al almacenamiento de residuos peligrosos deberá cumplir las reglas técnicas emitidas por la Municipalidad y otras entidades competentes y

contar con la correspondiente autorización del Ministerio del Ambiente o de la Autoridad Municipal competente.

PARÁGRAFO II

RECOLECCIÓN ESPECIAL DE RESIDUOS SÓLIDOS HOSPITALARIOS Y ORGÁNICOS, PRODUCTO DE ACTIVIDADES DE FAENAMIENTO ARTESANAL E INFECCIOSOS DE ANIMALES

Artículo 2973.- Recolección especial.- Por sus características especiales los residuos sólidos hospitalarios se acogerán obligatoriamente al sistema de recolección especial o aseo contratado, sin que sea posible ningún tipo de recolección ordinaria.

Artículo 2974.- De los tipos de residuos sólidos hospitalarios.- Los residuos sólidos hospitalarios son los que se generan en todo tipo de establecimiento relacionado con el área de la salud humana y animal de conformidad con lo previsto en esta normativa y el reglamento respectivo expedido por el Ministerio de Salud Pública.

Artículo 2975.- Separación de residuos.- Los residuos hospitalarios deben ser separados siguiendo las normas descritas en el Reglamento de Manejo de Desechos Sólidos en los Establecimientos de Salud de la República del Ecuador, expedido por el Ministerio de Salud Pública.

Artículo 2976.- Recolección especial y diferenciada.- Será responsabilidad del Municipio brindar en forma directa o por delegación el servicio de Recolección Especial Diferenciada de residuos infecciosos y especiales a los establecimientos de salud que se encuentren en su jurisdicción.

Artículo 2977.- Recolección especial de residuos orgánicos producto de actividades de faenamiento de tipo artesanal.- Estos desechos deben ser clasificados y separados inmediatamente después de su generación, en el mismo lugar que se originan; previo a ser colocados en funda plástica correspondiente, la sangre deberá ser sometida a tratamiento de cocción en el sitio de producción; las plumas deberán estar secas sin sangre ni estiércol; y las vísceras no comercializadas deberán colocarse limpias de estiércol y escurridas.

Artículo 2978.- Residuos infecciosos de animales.- Por sus características especiales deberán acogerse obligatoriamente al sistema de recolección especial, guardando las normas de bioseguridad durante las fases de recolección, transporte y disposición final de cadáveres.

PARÁGRAFO III

RECOLECCIÓN ESPECIAL DE ESCOMBROS Y OTROS

Artículo 2979.- Recolección de escombros.- Es responsabilidad de los productores de escombros su recolección, transporte y disposición final en las escombreras autorizadas.

El Municipio velará que estas actividades se cumplan en el marco de los programas establecidos por el respectivo Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos.

La prestadora del servicio público de aseo podrá ofrecer este servicio, de acuerdo con los términos establecidos en esta normativa y otra normativa ambiental vigente.

En cualquier caso, la recolección, transporte y disposición final de escombros deberá efectuarse en forma separada del resto de residuos sólidos.

Este servicio al ser regulado por el régimen especial, está sujeto a las normas generales establecidas para el sistema de aseo contratado.

Artículo 2980.- Prohibición de mezcla.- Los escombros depositados en los sitios definidos por el Municipio, no podrán estar mezclados con residuos domésticos, industriales u hospitalarios.

Artículo 2981.- Obligación del productor.- El productor y constructor tendrán la obligación de velar por el manejo y disposición final del escombros producido y no podrán afectar el ornato de la zona, en concordancia con las normas de arquitectura y urbanismo vigentes, por lo que deberá contratar el servicio de recolección especial u aseo contratado.

Artículo 2982.- Permiso de movilización.- Las empresas que presten el servicio de transporte de escombros o tierra, deberán obtener un permiso general de movilización expedido por el Municipio, a través del organismo competente, documento que será el único que autorice la circulación de este tipo de residuos o cualquier otro similar.

Este permiso podrá ser retirado si es que el Municipio constata la inobservancia de lo dispuesto en esta normativa y demás normas vigentes en la materia.

PARÁGRAFO IV OTROS RESIDUOS BAJO EL RÉGIMEN DE RECOLECCIÓN ESPECIAL O ASEO CONTRATADO

Artículo 2983.- Almacenamiento y recolección de residuos generados en eventos especiales y espectáculos.- En la realización de eventos especiales y de espectáculos masivos se deberá disponer de un sistema de almacenamiento y recolección de los residuos sólidos que allí se generen, para lo cual el organizador del evento deberá coordinar las acciones con la prestadora del servicio público de aseo. El servicio que preste la persona prestadora al organizador del evento será considerado como especial en los términos previstos en esta normativa.

Será requisito para la realización del evento, que la prestadora del servicio garantice el almacenamiento, recolección de los residuos sólidos que se generarán, previa cancelación del

respectivo servicio por parte del ente organizador. En lo posible se propenderá por separar los residuos sólidos aprovechables de los no aprovechables.

Artículo 2984.- Recolección de residuos de poda de árboles y residuos de jardines.- La recolección y transporte de los residuos sólidos originados por el arreglo de jardines, parques, poda de árboles o arbustos, árboles caídos por cualquier motivo y corte del césped en áreas públicas, también se deberá realizar mediante el régimen especial, por la persona prestadora del servicio de aseo prevista por el Municipio, dentro del plazo establecido para estos casos.

En lo posible estos residuos deben destinarse a procesos de aprovechamiento.

Este servicio está sujeto a las normas establecidas en el capítulo respectivo.

Artículo 2985.- Residuos sólidos del área aeroportuaria.- Las empresas que generen y manejen los residuos sólidos de las aeronaves, con origen o escalas en áreas endémicas, o epidémicas de enfermedades transmisibles a través de esos residuos, están obligados a contratar el sistema de aseo contratado. El retiro de residuos sólidos de a bordo, deberá ser realizado por un prestador de servicio autorizado y su destino deberá ser informado por la administración del terminal.

Antes de su disposición final en el relleno sanitario, los residuos sólidos recogidos deberán ser incinerados, esterilizados o tener un tratamiento aprobado por las autoridades sanitarias y ambientales competentes. El equipo de tratamiento que se utilizará previo al envío de los residuos fuera del terminal debe ser autorizado por la entidad correspondiente.

Las aeronaves con origen y escala en áreas indemnes, podrán enviar sus residuos sólidos directamente a centros de disposición final autorizados. El operador del aeropuerto informará anualmente al Municipio el listado de los vuelos que tengan un origen y escalas en áreas indemnes.

SECCIÓN IV

TRANSFERENCIA DE RESIDUOS SÓLIDOS Y DE LA ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA

Artículo 2986.- Transporte a estaciones de transferencia.- Una vez realizada la recolección de residuos sólidos sea a través del sistema ordinario o el sistema especial o de aseo contratado, la entidad prestadora del servicio deberá transportar los residuos a las Estaciones de Transferencia, a los centros de tratamiento o en su defecto a los rellenos sanitarios para su disposición final, según corresponda.

Artículo 2987.- Estaciones de transferencia.- La Municipalidad, con base a la información proporcionada por las empresas prestadoras del servicio, podrá definir la necesidad de establecer estaciones de transferencia, con base en los siguientes criterios:

1. Incrementar la eficiencia global del servicio de recolección.

2. Propender a la disminución de los costos en el sistema de transporte.
3. Optimizar la mano de obra empleada en la recolección.
4. Disminuir los costos de recolección.
5. Las estaciones de transferencia podrán implementarse conjuntamente con los centros de separación, para garantizar la recuperación de materiales.
6. Procurar que las distancias de los centros de disposición final o industrialización de los residuos sólidos de los centros urbanos del Distrito no sean superiores a 25 km.

SECCIÓN V

REDUCCIÓN, APROVECHAMIENTO Y TRATAMIENTO DE RESIDUOS SÓLIDOS

PARÁGRAFO I

REDUCCIÓN, APROVECHAMIENTO Y TRATAMIENTO DE RESIDUOS SÓLIDOS NO PELIGROSOS

Artículo 2988.- Procesos de reducción.- El aprovechamiento, la reutilización y el reciclaje serán los procesos para la reducción de los residuos sólidos.

Artículo 2989.- De la conservación y ahorro energético.- A fin de promover la conservación y ahorro energético, el Municipio incentivará la utilización de materiales desechados, previa selección de acuerdo a sus características, como materia prima en el proceso de producción. Para este propósito promoverá la instalación y operación de centros de tratamiento de residuos sólidos, con el objetivo de utilizarlos en las diferentes actividades de aprovechamiento. Así mismo, incentivará el trabajo de gestores ambientales calificados especialmente considerando las economías de escala.

PARÁGRAFO II

DE LA REUTILIZACIÓN Y RECICLAJE

Artículo 2990.- Reutilización y reciclaje.- Los residuos sólidos que pueden ser reutilizados y reciclados conforme las disposiciones de esta normativa son los que se detallan a continuación, sin que ésta sea una enumeración taxativa. Especialmente a ciertos residuos se les dará el siguiente tratamiento:

1. **Aluminio:** Las latas deberán ser aplastadas y empacadas. Deberán estar exentas de humedad y contaminación.
2. **Papel y cartón:** No deberán tener contaminantes como papel quemado por el sol, metal, vidrio y residuos de comida. Deberán estar libres de humedad.
3. **Plásticos:** Deberán ser clasificados de acuerdo a las categorías de uso internacional y deben estar exentas de humedad, salvo el plástico de invernadero.
4. **Vidrio:** Deberán clasificarse por colores, no deben contener contaminantes como piedras, cerámicas o según especificaciones del mercado. No se deberá reciclar vidrio laminado de automóvil.

La Secretaría de Ambiente establecerá otros aspectos relacionados con el tratamiento especial para cada tipo de material aprovechable.

Artículo 2991.- Reutilización.- Los residuos sólidos reutilizables pueden usarse de la siguiente forma:

1. Directamente: Madera, barriles, muebles, etc.
2. Materia prima para la fabricación y reprocesamiento: Aluminio, papel y cartón, plásticos, vidrio, metales ferreos, metales no ferreos, goma y textiles.
3. Insumo para la producción de compost (abono orgánico): Residuos de jardín, fracción orgánica de los residuos sólidos urbanos.
4. Otros productos de conversión química y biológica como fuente de combustible para la producción de energía. Residuos de jardín, fracción orgánica de los residuos sólidos urbanos, plásticos, papel residual, madera, aceites y neumáticos.

Artículo 2992.- Reciclaje.- Los productores y comercializadores, cuyas actividades, productos y servicios generen residuos sólidos susceptibles de valorización mediante procesos de reutilización o reciclaje, además deben incluir en sus planes de manejo las acciones para minimizar la generación de sus residuos sólidos, su manejo responsable y para orientar a los consumidores y demás ciudadanos sobre las oportunidades y beneficios de minimizar su generación, y de las oportunidades y beneficios de la valorización de residuos reciclables para su futuro aprovechamiento.

Artículo 2993.- Incentivos al mercado a través de programas.- La Municipalidad instrumentará programas para la utilización de materiales o subproductos provenientes de los residuos sólidos a fin de promover mercados para su aprovechamiento, vinculando al sector privado, organizaciones sociales y otros agentes económicos.

El Municipio fomentará programas para que los establecimientos de comercio en general cuenten con espacios y servicios destinados a la recepción de materiales y subproductos de los residuos sólidos reciclables o en su defecto, participen en programas de recolección.

Artículo 2994.- Comercialización de materiales.- La compra y venta de residuos sólidos reciclables podrá efectuarse libremente de acuerdo a las exigencias del mercado y respetando la normativa vigente, especialmente lo dispuesto para el manejo y disposición de los residuos peligrosos.

Los gestores ambientales calificados que realicen el tratamiento de los residuos sólidos serán los propietarios de los mismos, y podrán comercializarlos observando la normativa competente para tal efecto.

PARÁGRAFO III DEL COMPOSTAJE

Artículo 2995.- Centros de compostaje.- A fin de fomentar la separación de residuos y mejorar la gestión de los residuos y reducir el impacto ambiental de los mismos, el Municipio implementará programas de separación de materia orgánica en los residuos sólidos. Para este efecto el Municipio o los gestores ambientales calificados construirán, operarán y mantendrán centros de compostaje o de procesamiento de residuos orgánicos, de conformidad con lo que establece esta norma y la legislación ambiental vigente.

El Municipio procurará que el compost producido se utilice, preferentemente, en parques, jardines, áreas verdes, áreas de valor ambiental, y otras que requieran ser regeneradas. En todo caso, los gestores ambientales calificados que tengan plantas de compostaje podrán comercializar libremente el compost, siempre y cuando hayan cumplido con la norma ambiental que establecerá para el efecto la Secretaría de Ambiente.

PARÁGRAFO IV REDUCCIÓN Y TRATAMIENTO DE RESIDUOS SÓLIDOS PELIGROSOS Y HOSPITALARIOS

Artículo 2996.- Directrices para la reducción y tratamiento de residuos sólidos peligrosos.- La Municipalidad a través del instructivo correspondiente que se emita para el efecto, deberá dictar las normas pertinentes para la reducción y tratamiento de residuos peligrosos, previo un análisis de los índices de generación, focalización por zonas, etc., y coordinar de mejor manera con los prestadores del servicio para residuos sólidos, las tecnologías más eficientes para la reducción y tratamiento de residuos sólidos, de conformidad con la normativa ambiental vigente y con lo previsto por el Ministerio de Ambiente.

SECCIÓN VI DISPOSICIÓN FINAL

PARÁGRAFO I DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS NO PELIGROSOS

Artículo 2997.- Disposición en rellenos sanitarios.- La disposición final de residuos sólidos no peligrosos se realizará únicamente en los rellenos sanitarios autorizados por la Municipalidad. No se permitirá ningún tipo de botadero a cielo abierto.

Los residuos sólidos también podrán servir como insumos para la conversión en energía eléctrica o ser industrializados, siempre y cuando las plantas respectivas sean técnicas, económicas y ambientalmente sustentables.

La Municipalidad deberá mantener un registro actualizado de los posibles sitios que servirán para la disposición final de los residuos sólidos urbanos, el gas metano producto de la descomposición de los residuos sólidos es propiedad Municipal, por tal motivo se definirá con el operador del o los rellenos, mecanismos de aprovechamiento más adecuados a los intereses institucionales y públicos. Las iniciativas comunitarias, sea en barrios y parroquias, sobre disposición final y procesamiento de residuos sólidos urbanos, deberán contar con la aprobación del Municipio.

PARÁGRAFO II

DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS PELIGROSOS

Artículo 2998.- Celdas, áreas y plantas de tratamiento especial.- De igual manera y siempre que fuere posible se podrán tratar los residuos sólidos peligrosos en los rellenos sanitarios que se fijen para el efecto.

La Municipalidad emitirá las normas técnicas específicas que rijan a estos rellenos sanitarios, en cuanto al tratamiento de este tipo de residuos.

Artículo 2999.- De las Instalaciones de Eliminación.- Sin perjuicio de lo expuesto en el artículo anterior, toda instalación de eliminación de residuos sólidos peligrosos deberá contar con la respectiva Licencia Ambiental otorgada por el Ministerio de Ambiente, en la que se especificará el tipo de residuos que podrá eliminar y la forma en que dicha eliminación será llevada a cabo ya sea mediante tratamiento, reciclaje y/o disposición final.

PARÁGRAFO III

DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS HOSPITALARIOS

Artículo 3000.- Sitios de disposición final.- Los únicos sitios para recibir los residuos hospitalarios, son los autorizados por el Municipio, en estos casos, se deberá informar a las dependencias de control sobre los sitios a los que pueden ser transportados determinando el tipo de residuos especiales u otros de manejo especial a la salud.

Artículo 3001.- Formas de disposición.- Los residuos peligrosos hospitalarios deberán ser dispuestos adecuadamente mediante procesos de incineración, esterilización o en celdas de confinamiento.

PARÁGRAFO IV

DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS ESCOMBROS Y OTROS

Artículo 3002.- Sitios de recepción.- Los únicos sitios para recibir escombros, tierra, ceniza o chatarra son los autorizados por el Municipio.

El Municipio deberá informar a la ciudadanía de los sitios autorizados y señalizarlos. Además informará por escrito donde puede ser transportado cada tipo de material.

Artículo 3003.- Obligación de los generadores.- Los generadores o constructores serán los responsables del sitio de excavación o demolición y del espacio público o vías que se vean afectadas en el ejercicio de esta actividad.

Artículo 3004.- Requisitos para la licencia de construcción.- Toda concesión de licencia para obras de construcción, reforma, vaciado y derribo indicará el punto de disposición de todos los productos procedentes de aquellas obras, y el volumen estimado de los mismos.

Artículo 3005.- De los vertederos.- Se denominan vertederos de tierras y escombros a las superficies de terreno que, por sus características topográficas y de situación, puedan ser utilizadas para la recepción de productos procedentes de derribo, vaciado y construcción. Dichos productos, a efectos medioambientales, deberán poseer la característica de inertes.

En estos depósitos específicos para tierras, escombros y afines no podrán depositarse materias susceptibles de putrefacción o descomposición, incluidos los animales de cualquier especie o tamaño, bolsas de plástico, muebles y enseres domésticos, los que contengan sustancias tóxicas o peligrosas, ningún tipo de líquido o sustancia que tiende a licuarse, ni aquellos que puedan ser recuperados o reciclados.

Para la ubicación de estos vertederos de inertes se dará prioridad a los lugares susceptibles de poder recuperar su relieve y topografía original, donde el impacto paisajístico sea menor, y que la distancia al casco urbano no sea excesiva.

Artículo 3006.- Escombreras temporales.- El Municipio podrá establecer escombreras temporales a fin de realizar rellenos en zonas de desarrollo del Distrito, con las debidas precauciones de manejo ambiental.

Artículo 3007.- Operación de las escombreras.- Las escombreras, inclusive las temporales, pueden ser operadas por el Municipio o por terceros autorizados en los términos contenidos en esta normativa y reglamentos que se dicten para el efecto.

SECCIÓN VII
PARA LA REDUCCIÓN PROGRESIVA DE PLÁSTICOS DE UN SOLO USO Y EL FOMENTO
AL DESARROLLO DE SUSTITUTOS REUTILIZABLES, BIODEGRADABLES Y
COMPOSTABLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO⁵⁴

PARÁGRAFO I
GENERALIDADES

Artículo 3008.- Objeto. - La presente Sección tiene por objeto establecer las disposiciones normativas para reducir progresivamente hasta erradicar la entrega de plásticos de un solo uso por parte de establecimientos comerciales o de servicio a usuarios o consumidores en el Distrito Metropolitano de Quito, así como el fomento al desarrollo de sustitutos reutilizables, biodegradables y compostables.

Artículo 3009.- Ámbito de aplicación: La Sección se aplica en el Distrito Metropolitano de Quito, principalmente a la cadena de distribución y comercialización de plásticos de un solo uso en los establecimientos comerciales, y el fomento al proceso de recambio de materia prima con alternativas reutilizables y 100% biodegradables y compostables.

Artículo 3010.- Principios. - Esta Sección se rige por los siguientes principios:

- a) **Producción y Consumo Sostenible.** Se deberá promover tecnologías de producción más limpias, enfocadas en el eco diseño conforme a la estrategia nacional de economía circular, que generen menos residuos con características menos tóxicas; concomitantemente se promoverá iniciativas de consumo sustentable, tendientes a minimizar la generación de residuos y promover el reúso y reciclaje;
- b) **Desarrollo Sostenible.** Es el proceso mediante el cual, de manera dinámica, se articulan los ámbitos económico, social, cultural y ambiental para satisfacer las necesidades de las actuales generaciones, sin poner en riesgo la satisfacción de necesidades de las generaciones futuras. La concepción de desarrollo sostenible implica una tarea global de carácter permanente. Se establecerá una distribución justa y equitativa de los beneficios económicos y sociales con la participación de personas, comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades.
- c) **In dubio pro natura.** Cuando exista falta de información, vacío legal o contradicción de normas, o se presente duda sobre el alcance de las disposiciones legales en materia ambiental, se aplicará lo que más favorezca al ambiente y a la naturaleza. De igual manera se procederá en caso de conflicto entre esas disposiciones.
- d) **Principio Preventivo.** Es la obligación que tiene el Estado, a través de sus instituciones y órganos y de acuerdo a las potestades públicas asignadas por ley, de adoptar las políticas

⁵⁴ **Nota:** Insertada mediante Ordenanza Metropolitana No. 022-2021 sancionada el 26 de abril de 2021.

y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño;

e) Principio Precautorio o de Precaución. Es la obligación que tiene el Estado, a través de sus instituciones y órganos y de acuerdo a las potestades públicas asignadas por ley, de adoptar medidas protectoras eficaces y oportunas cuando haya peligro de daño grave o irreversible al ambiente, aunque haya duda sobre el impacto ambiental de alguna acción, u omisión o no exista evidencia científica del daño;

f) De la mejor tecnología disponible. Toda actividad que pueda producir un impacto o riesgo ambiental, debe realizarse de manera eficiente y efectiva, esto es, utilizando tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto, para prevenir y minimizar el impacto o riesgo ambiental. Este principio va de la mano del principio de corrección en la fuente, el que establece que en la toma de decisiones que afectan a los procesos productivos, así como en los planes de manejo, se deben adoptar todas las medidas pertinentes para evitar, minimizar, mitigar y corregir los impactos ambientales desde el origen del proceso productivo;

g) Acceso a la información, participación y justicia en materia ambiental. Toda persona, comuna, comunidad, pueblo, nacionalidad y colectivo, de conformidad con la ley, tiene derecho al acceso oportuno y adecuado a la información relacionada con el ambiente, que dispongan los organismos que comprenden el sector público o cualquier persona natural o jurídica que asuma responsabilidades o funciones públicas o preste servicios públicos, especialmente aquella información y adopción de medidas que supongan riesgo o afectación ambiental. También tienen derecho a ejercer las acciones legales y acudir a los órganos judiciales y administrativos, sin perjuicio de su interés directo, para obtener de ellos la tutela efectiva del ambiente, así como solicitar las medidas provisionales o cautelares que permitan cesar la amenaza o el daño ambiental. Toda decisión o autorización estatal que pueda afectar el ambiente será consultada a la comunidad, a la cual se informará amplia y oportunamente, de conformidad con la ley.

h) El que contamina paga. Quien realice o promueva una actividad que contamine o que lo haga en el futuro, deberá incorporar a sus costos de producción todas las medidas necesarias para prevenirla, evitarla o reducirla. Asimismo, quien contamine estará obligado a la reparación integral y la indemnización a los perjudicados, adoptando medidas de compensación a las poblaciones afectadas y al pago de las sanciones que correspondan.

i) Mejores prácticas ambientales: El Estado deberá promover en los sectores público y privado, la implementación de mejores prácticas en el diseño, producción, intercambio y consumo sostenible de bienes y servicios, con el fin de evitar o reducir la contaminación y optimizar el uso del recurso natural.

j) Reparación Integral. Es el conjunto de acciones, procesos y medidas, incluidas las de carácter provisional, que aplicados tienden fundamentalmente a revertir impactos y daños ambientales; evitar su recurrencia; y facilitar la restitución de los derechos de las personas, comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades afectadas.

k) Precaución: Cuando no exista certeza científica sobre el impacto o daño que supone para el ambiente alguna acción u omisión, el Estado a través de sus autoridades competentes

adoptará medidas eficaces y oportunas destinadas a evitar, reducir, mitigar o cesar la afectación. Este principio reforzará al principio de prevención.

l) Prevención. Cuando exista certidumbre o certeza científica sobre el impacto o daño ambiental que puede generar una actividad o producto, el Estado a través de sus autoridades competentes exigirá a quien la promueva el cumplimiento de disposiciones, normas, procedimientos y medidas destinadas prioritariamente a eliminar, evitar, reducir, mitigar y cesar la afectación.

Artículo 3011.- Responsabilidad. - En los asuntos regulados por esta Sección, en específico sobre la responsabilidad en personas naturales o jurídicas, se establece los siguientes criterios:

- a) Responsabilidad integral: La responsabilidad de quien promueve una actividad que genere o pueda generar impacto sobre el ambiente, abarca de manera integral, responsabilidad compartida y diferenciada. Esto incluye todas las fases de dicha actividad, el ciclo de vida del producto y la gestión del desecho o residuo, desde la generación hasta el momento en que se lo dispone en condiciones de inocuidad para la salud humana y el ambiente.
- b) Responsabilidad compartida o corresponsabilidad, en la gestión integral de los residuos requiere la participación conjunta, coordinada y diferenciada de todos los generadores, productores, importadores, distribuidores, consumidores, gestores, tanto públicos como privados; y,
- c) Responsabilidad extendida del productor, los fabricantes, importadores y distribuidores de productos tienen la responsabilidad sobre los impactos ambientales de su producto a través de todo el ciclo de vida del mismo, incluyendo los impactos inherentes a la selección de materiales, impactos del proceso de selección de los materiales, impactos del proceso de producción de los mismos, así como los impactos relativos al uso y disposición de éstos.

Artículo 3012.- Definiciones. - Para la presente Sección, se considerarán las siguientes definiciones:

- a) Artículo reutilizable: Aquel que puede utilizarse en más de una ocasión, garantizando un mayor desempeño ambiental, ya que cuentan con características de resistencia, alta durabilidad y son lavables;
- b) Basura Cero: Es un concepto visionario que implica cambiar la forma de producción y consumo con el fin de minimizar la generación de desperdicios o residuos que contaminan el ambiente y generan costos adicionales por su gestión;
- c) Biodegradable: Material que puede descomponerse en elementos químicos naturales por la acción de agentes biológicos, como el sol, el agua, las bacterias, las plantas o los animales, sin la intervención del ser humano, bajo condiciones normales del ambiente. Para efectos de esta sección, el tiempo para la biodegradación total del residuo biodegradable no podrá superar los 24 meses y deberá tener la certificación correspondiente.

- d)** Bioplástico: Tipo de plástico derivado de productos vegetales, tales como el aceite de soya o el maíz, o son producidos por bacterias que desarrollan gránulos de un plástico llamado Polihidroxialcanoato (PHA) dentro de la célula misma.
- e)** Botella plástica: Recipiente de plástico diseñado para contener bebidas
- f)** Ciclo de vida: Etapas consecutivas e interrelacionadas de un sistema de producto (o servicio), desde la adquisición de materia prima o su generación a partir de recursos naturales hasta la disposición final;
- g)** Consumo responsable: Considera el cambio de hábitos de consumo de la ciudadanía, ajustándose a las necesidades reales y optando en el mercado por opciones que favorezcan la conservación del ambiente y la igualdad social;
- h)** Compostable en condiciones naturales: Un producto es compostable cuando se descompone en forma natural en condiciones de temperatura y presión del ambiente, mediante un proceso biológico realizado por el hombre, convirtiéndose en abono orgánico de buena calidad. Un producto compostable es obligatoriamente biodegradable, pero un producto biodegradable no necesariamente es compostable;
- i)** Economía circular: La economía circular es una filosofía de organización de sistemas inspirada en los seres vivos, que tiene por objetivo el cambio de una economía lineal (producir, usar y tirar) cada vez más difícil de implementar por el agotamiento de los recursos hacia un modelo circular, restaurativo y regenerativo tal y como ocurre en la naturaleza, que mantenga los productos, componentes y materiales en su nivel de utilidad y valor en todo momento y que además supone una gran oportunidad en el ámbito empresarial;
- j)** Empaque primario: Para efectos de esta Sección, es cualquier recipiente o envoltura de tipo sanitario elaborado con materiales resistentes, inocuos, que entra en contacto directo con el producto, conservando su integridad física, química y sanitaria, facilitando su manejo en el almacenamiento y distribución.
- k)** Funda/ bolsa plástica: Es una especie de saco de plástico, que se utiliza para guardar o trasladar cosas. Puede tener o no asas para facilitar su manejo.
- l)** Funda/bolsa de acarreo: Bolsas o fundas plásticas entregadas por establecimientos comerciales al consumidor, para cargar o llevar los productos vendidos por el mismo.
- m)** Funda Fragmentable: Aquella fabricada con materiales plásticos que incluyen aditivos que catalizan la fragmentación del material plástico en micro fragmentos;
- n)** Microplásticos: Son pequeñas partículas de plástico de menos de 5 milímetros. Pueden estar fabricadas en distintos tipos de plástico como polietileno (PE), polipropileno (PP), poliestireno (PET) o sus derivados;
- o)** Oxobiodegradable: La oxo-biodegradación, técnicamente se define como una fragmentación del plástico convirtiéndolo en partículas mediante la aplicación aditivos en productos como polietileno (PE), polipropileno (PP) y poliestireno (PS) para que se degraden rápidamente;
- p)** Plástico: Término genérico que describe una gran variedad de sustancias, las cuales se distinguen entre sí por su estructura, propiedades y composición; hace parte de un grupo de compuestos orgánicos denominados polímeros, conformados por largas cadenas

macromoleculares que contienen en su estructura carbono e hidrógeno; su obtención se da mediante reacciones químicas entre diferentes materias primas de origen sintético o natural;

q) Plástico de un solo uso o plástico desechable: Son aquellos que están concebidos para ser utilizados en un corto plazo de tiempo, sacrificando una mayor durabilidad por comodidad de uso y un precio menor. Se refiere a productos plásticos de usar y tirar, aunque puedan tener una durabilidad mayor, y elaborados a partir de polietileno de baja densidad, polietileno lineal, polietileno de alta densidad, polipropileno, polímero de plástico no biodegradable, polietileno, poliestireno o sus derivados;

r) Plástico fragmentable: Materiales plásticos que incluyen aditivos que catalizan la fragmentación del material plástico en microfragmentos, para acelerar su degradación. Se incluye en el concepto de plástico fragmentable el plástico oxofragmentable, el foto-fragmentable, el termo-fragmentable y el hidrofragmentable.

s) Poliestireno: Polímero termoplástico que se obtiene de la polimerización del estiren monómero;

t) Poliestireno Expandido o Foam: El poliestireno expandido (EPS) es un material plástico espumado, derivado del poliestireno y utilizado en la elaboración de envases, también conocido como foam, espuma flex, espumafón o plumafón;

u) Polímero: Compuesto orgánico de alto peso molecular cuya estructura puede representarse por una unidad pequeña y repetida llamada monómero; y,

v) Polipropileno: Polímero termoplástico semicristalino que se obtiene de la polimerización del propileno.

w) Reciclaje: Proceso mediante el cual, previa separación y clasificación selectiva de los residuos o sus componentes, son aprovechados como energía o materia prima en la fabricación de nuevos productos.

x) Vajilla o cubiertos plásticos de un solo uso: Se entenderán por vajilla o cubiertos plásticos de un solo uso a: vasos, platos, cubiertos, tarrinas, tazas, tapas plásticas para vasos y tazas; y, demás vajilla elaborada total o parcialmente con polietileno de baja densidad, polietileno lineal, polietileno de alta densidad, polímero de plástico no biodegradable, polipropileno y sus derivados, utilizados para contener o acarrear productos.

PARÁGRAFO II

DE LOS PLÁSTICOS DE UN SOLO USO, PROHIBICIONES, SANCIONES, EXCEPCIONES Y CONTROL

Artículo 3013.- -De los plásticos de un solo uso. - Para efectos de esta Sección se entenderá como plástico de un solo uso a lo estipulado por esta ordenanza en el artículo de definiciones y son los siguientes:

- 1) Sorbetes y mezcladores o removedores plásticos de un solo uso para bebidas;
- 2) Envases, vasos, empaques, vajilla o recipientes elaborados a partir de poliestireno expandido o foam de un solo uso;

- 3) Envases, recipientes plásticos, vajilla y cubiertos plásticos de un solo uso, así como cualquier otro artículo similar, elaborados total o parcialmente con plástico; y,
- 4) Fundas plásticas de un solo uso, utilizadas para el acarreo de productos, incluidas también aquellas que sean desechables, oxobiodegradables, fragmentables o aquellas que contengan plástico en su composición.

La Autoridad Ambiental Distrital podrá incluir otros tipos de plásticos de un solo uso mediante una resolución motivada y basada en la medición de impacto de la aplicación de la presente sección.

Artículo 3014.- Prohibición de Entrega de Sorbetes Plásticos. - Prohíbese a los establecimientos comerciales o de servicios a partir de tres meses de la vigencia de la presente Ordenanza, efectuar la entrega, a título gratuito u oneroso, de sorbetes y mezcladores o removedores plásticos de un solo uso para el consumo de bebidas adquiridas en dicho establecimiento. Esta prohibición incluye todo sorbete o removedor de un solo uso elaborado a partir de polietileno de baja densidad, polietileno lineal, polietileno de alta densidad, polímero de plástico no biodegradable, polipropileno y sus derivados.

La persona natural o jurídica que incurra en la prohibición contenida en este artículo será sancionada con una multa equivalente a un salario básico unificado. En caso de reincidencia, se aplicará una multa equivalente a dos salarios básicos unificados.

Para efectos de la aplicación del art. 245 del Código Orgánico Administrativo, se considerará que la infracción administrativa que se sanciona en esta norma es de categoría leve.

Si la multa no se satisface oportunamente, el órgano competente podrá imponer una multa compulsoria según lo previsto en el régimen jurídico aplicable, sin perjuicio del ejercicio de la potestad de ejecución coactiva.

Artículo 3015.- Prohibición de Entrega de Envases de Poliestireno Expandido. - Prohíbese a los establecimientos comerciales o de servicios a partir del tercer año de la vigencia de la presente sección efectuar la entrega, a título gratuito u oneroso, de envases, vasos, vajilla, empaques o recipientes elaborados a partir de poliestireno expandido o foam de un solo uso, con el fin de acarrear, contener o consumir los bienes o alimentos adquiridos en dicho establecimiento.

La persona natural o jurídica que incurra en la prohibición contenida en este artículo será sancionada con una multa equivalente a dos salarios básicos unificados. En caso de reincidencia, se aplicará una multa equivalente a cuatro salarios básicos unificados.

Para efectos de la aplicación del art. 245 del Código Orgánico Administrativo, se considerará que la infracción administrativa que se sanciona en esta norma es de categoría grave.

Si la multa no se satisface oportunamente, el órgano competente podrá imponer una multa compulsoria según lo previsto en el régimen jurídico aplicable, sin perjuicio del ejercicio de la potestad de ejecución coactiva.

Artículo 3016.- Prohibición de Entrega de Envases, Vajilla y Cubiertos Plásticos De Un Solo Uso.-

Prohíbese a los establecimientos comerciales o de servicios a partir del tercer año de la fecha de vigencia de la presente Sección efectuar la entrega, a título gratuito u oneroso, de envases, vajilla y cubiertos plásticos de un solo uso, así como cualquier otro artículo similar, elaborado total o parcialmente con plástico, con el fin de acarrear, contener o consumir los bienes o alimentos adquiridos en dicho establecimiento.

La persona natural o jurídica que incurra en la prohibición contenida en este artículo será sancionada con una multa equivalente a dos salarios básicos unificados. En caso de reincidencia, se aplicará una multa equivalente a cuatro salarios básicos unificados.

Para efectos de la aplicación del art. 245 del Código Orgánico Administrativo, se considerará que la infracción administrativa que se sanciona en esta norma es de categoría grave.

Si la multa no se satisface oportunamente, el órgano competente podrá imponer una multa compulsoria según lo previsto en el régimen jurídico aplicable, sin perjuicio del ejercicio de la potestad de ejecución coactiva.

Artículo 3017.- Prohibición de Entrega de Fundas Plásticas. - Prohíbese a los establecimientos comerciales o de servicios a partir del tercer año de la fecha de vigencia de la presente Sección, efectuar la entrega, a título gratuito u oneroso, de fundas plásticas de un solo uso, con el fin de acarrear o contener los bienes o alimentos adquiridos en dicho establecimiento. Se entenderá por fundas plásticas de un solo uso a aquellas elaboradas a partir de polietileno de baja densidad, polietileno lineal de alta densidad, polímeros de plástico no biodegradable, polipropileno o sus derivados, incluidas aquellas que sean desechables, oxobiodegradables o fragmentables.

La persona natural o jurídica que incurra en la prohibición contenida en este artículo será sancionada con una multa equivalente a dos salarios básicos unificados. En caso de reincidencia, se aplicará una multa equivalente a cuatro salarios básicos unificados.

Para efectos de la aplicación del art. 245 del Código Orgánico Administrativo, se considerará que la infracción administrativa que se sanciona en esta norma es de categoría grave.

Si la multa no se satisface oportunamente, el órgano competente podrá imponer una multa compulsoria según lo previsto en el régimen jurídico aplicable, sin perjuicio del ejercicio de la potestad de ejecución coactiva.

Artículo 3018.- Control. - El ejercicio de la potestad sancionadora respecto a los artículos precedentes de esta Sección, le corresponde a la Agencia Metropolitana de Control. A tal efecto, se sujetará al procedimiento administrativo sancionador regulado en el Código Orgánico Administrativo.

Como producto del procedimiento administrativo sancionador se podrá efectuar, a manera de medida provisional o cautelar, el retiro de los plásticos de un solo uso que fueran susceptibles de entrega o entregados por parte del establecimiento comercial.

Artículo 3019.- De la gestión de los plásticos de un solo uso retenidos: La gestión de los plásticos de un solo uso que fueren retenidos dentro de un procedimiento administrativo sancionador con resolución en firme, serán de responsabilidad de la Secretaría de Ambiente, a través de los gestores ambientales autorizados que correspondan.

Artículo 3020.- Excepciones. - Se exceptúan de las disposiciones normativas de esta Sección, y, por tanto, no están sujetos a las prohibiciones mencionadas en los artículos inmediatos precedentes de conformidad con lo dispuesto en el "Instructivo de aplicación de la Sección VII para la reducción progresiva de plásticos de un solo uso y el fomento al desarrollo de sustitutos reutilizables, biodegradables y compostables en el Distrito Metropolitano de Quito" las siguientes:

- a) Aquellos envases, recipientes, vajilla y cubiertos, así como cualquier otro artículo similar, elaborados total o parcialmente con plástico (excluyendo al poliestireno expandido) de un solo uso; cuyo fabricante o importador implemente responsabilidad ambiental extendida del productor, mediante la recuperación de un porcentaje de los residuos generados de al menos el equivalente al porcentaje de material reciclado que debería incorporar en los productos fabricados con material reciclado según la Ley orgánica para la racionalización, reutilización y reducción de plásticos de un solo uso y éstos sean utilizados en nuevos procesos productivos diferentes a plástico de un solo uso. La aplicación de la responsabilidad ambiental extendida del productor deberá ser certificada por la Autoridad Ambiental Competente;
- b) Aquellos productos que sean elaborados a partir de material vegetal, que sean biodegradables y compostables en condiciones naturales, debidamente certificados por un laboratorio acreditado nacional o internacional ya sea privado, público o de la academia;
- c) Aquellos empaques plásticos y de foam que están directamente en contacto con el producto que garanticen su inocuidad, control de humedad y hermeticidad del envase, es decir aquellos considerados como empaques primarios, tales como:
 - i. Los que contienen o envuelven alimentos congelados, todo tipo de carnes, pescados;
 - ii. Que contienen o envuelven flores, plantas en macetas u otros artículos donde la humedad pueda ser un problema;
 - iii. Los que contienen productos de panadería;

- iv. Que contienen alimentos procesados tipo “snacks”; y,
- v. Botellas plásticas que contienen bebidas.

- d) Aquellos sorbetes, cubiertos y utensilios complementarios, adheridos a productos alimenticios empacados, los cuales no superen los 300ml, sean necesarios para su consumo y puedan ser reciclados con el envase;
- e) Productos o artículos que sean requeridos para el funcionamiento de laboratorios o de elaboración de productos farmacéuticos; y,
- f) Aquellos plásticos de un solo uso que la autoridad nacional de salud pública determine su indispensable utilización.

Artículo 3021.- Alternativas. - Los establecimientos comerciales o de servicios podrán ofrecer alternativas a los productos plásticos de un solo uso para que estén a disposición del público, las mismas que serán entregadas por un precio o de manera gratuita y deberán consistir en artículos reutilizables, biodegradables y compostables en condiciones naturales.

Serán considerados como alternativas al plástico de un solo uso la utilización de vajilla, utensilios y recipientes reutilizables y lavables; así como todo artículo elaborado para ser reutilizable.

PARÁGRAFO III INCENTIVOS

Artículo 3022.- Incentivos. - Con el objeto de promover el desarrollo de alternativas al plástico de un solo uso, a partir de la vigencia de la presente Sección, se establecen los siguientes incentivos:

- a) Los emprendimientos y las organizaciones de economía popular y solidaria cuyas actividades se enmarquen en proyectos o procesos de reúso, fabricación o implementación de alternativas biodegradables y compostables en condiciones naturales al plástico de un solo uso, podrán acceder a los fondos concursables que mantiene el Municipio de Quito, a través del Fondo Ambiental;
- b) Aquellos emprendimientos u organizaciones que generen proyectos de educomunicación para promover la erradicación del plástico de un solo uso y la implementación de una estrategia de economía circular, basada en el rediseño e innovación de productos alternativos al plástico de un solo uso, podrán acceder a los fondos concursables que mantiene el Municipio de Quito, a través del Fondo Ambiental;
- c) Reconocimiento Ambiental: La autoridad ambiental del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, creará una categoría especial dentro de la Distinción Ambiental Metropolitana o el reconocimiento ambiental que aplique, para reconocer a los establecimientos comerciales, industriales, emprendimientos o economía popular y solidaria que promuevan a través de buenas prácticas ambientales, la generación de alternativas a los productos plásticos de un solo uso, así como también a las industrias que reconvirtan su

producción hacia productos alternativos a los de plástico de un solo uso, acordes a los parámetros que establece esta Sección;

d) Reconocimiento Comunicacional: La Secretaría de Ambiente a través de los mecanismos de comunicación que tiene el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, entregará anualmente una distinción especial al establecimiento comercial, industria, emprendimiento o economía popular y solidaria, con la mejor campaña comunicacional para concientizar a la población sobre la importancia del uso de productos alternativos al plástico de un solo uso y sobre cambios de hábitos de consumo de la población;

e) Además, estos establecimientos podrán acceder a los demás incentivos determinados en la normativa nacional o ambiental vigente;

f) Con el fin de promover el uso de envases reutilizables por parte de la ciudadanía, la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento ejecutará un plan para la incorporación de dispensadores de agua en zonas estratégicas de la ciudad"; y,

g) El Fondo Ambiental, podrá financiar proyectos correspondientes al control de las disposiciones establecidas en la presente Sección

PARÁGRAFO IV

COMUNICACIÓN, EDUCACIÓN, SENSIBILIZACIÓN Y ESTRATEGIA MUNICIPAL

Artículo 3023.- Campañas de comunicación. - La Secretaría de Comunicación en coordinación con la Secretaría de Ambiente implementará anualmente campañas de (i) comunicación de las medidas establecidas en la presente Sección y, (ii) de sensibilización ciudadana para la reducción de plásticos de un solo uso.

Artículo 3024.- Campañas de Sensibilización y Socialización .- A partir de la vigencia de la presente Sección, se dispone a los productores, importadores y distribuidores de plásticos de un solo uso radicados en el Distrito Metropolitano de Quito, a efectuar campañas de sensibilización, para informar y comunicar a la ciudadanía en su área de acción, sobre el impacto ambiental negativo que generan estos productos y fomentar hábitos de consumo responsable, en coordinación con la Secretaría de Ambiente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

La persona natural o jurídica que incurra en la prohibición contenida en este artículo será sancionada con una multa equivalente a dos salarios básicos unificados. En caso de reincidencia, se aplicará una multa equivalente a cuatro salarios básicos unificados.

Para efectos de la aplicación del art. 245 del Código Orgánico Administrativo, se considerará que la infracción administrativa que se sanciona en esta norma es de categoría grave.

Si la multa no se satisface oportunamente, el órgano competente podrá imponer una multa compulsoria según lo previsto en el régimen jurídico aplicable, sin perjuicio del ejercicio de la potestad de ejecución coactiva.

La Secretaría de Educación como entidad rectora de la política educativa a nivel municipal, generará anualmente los mecanismos necesarios para el desarrollo de campañas de sensibilización ciudadana, en los establecimientos educativos, en base a las políticas ambientales que se adecuen para el efecto.

Artículo 3025.- El Fondo Ambiental del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, considerando sus atribuciones y responsabilidades, incluirá una línea de gestión para la sensibilización y promoción de campañas masivas enfocadas al objeto de la presente Sección (i) impulsando el cambio de paradigma hacia una Economía Circular mediante el cumplimiento del principio de Basura Cero y, (ii) actividades con fines de investigación y fomento a los emprendimientos e industrias que usen material alternativo al plástico de un solo uso reutilizables, 100% biodegradable y compostable.

Artículo 3026.- Estrategia Municipal. - Para la reducción progresiva de plásticos de un solo uso y fomento al desarrollo de sustitutos reutilizables, biodegradables y compostables en el Distrito Metropolitano de Quito, se cumplirán las siguientes fases:

- a) Elaboración y sanción por parte de la Autoridad Ambiental Distrital del capítulo que corresponda dentro del Plan Nacional de Reducción de residuos plásticos una vez promulgado por la Autoridad Ambiental Nacional.
- b) Comunicación y difusión de impacto a partir de promulgada la Sección;
- c) Ejecución de acciones tendientes a la reducción progresiva de plásticos de un solo uso y fomento al desarrollo de sustitutos reutilizables, biodegradables y compostables;
- d) Análisis de resultados y corrección de acciones;
- e) Resultados definitivos; y,
- f) Acciones complementarias.

PARÁGRAFO V

PROHIBICIÓN PARA EL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y ENTIDADES ADSCRITAS Y SEGUIMIENTO EN LOS PROCESOS CONTRATACIÓN PÚBLICA

Artículo 3027.- Prohibición a entidades municipales. - Desde la vigencia de la presente Sección, queda prohibido a las entidades municipales y adscritas:

- a) Entregar en eventos públicos, los productos plásticos de un solo uso a los cuales se refiere la misma; y,
- b) En general, el uso, consumo o entrega de los artículos plásticos de un solo uso, descritos en la presente Sección

Se exceptúa de lo indicado en el párrafo anterior, aquellos plásticos de un solo uso que, por motivos de sanidad, la dependencia municipal requiera su utilización. Para aquello la dependencia municipal que vaya a utilizar los productos plásticos de un solo uso descritos en esta Sección

deberán remitir la justificación a la Administración General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito que incluya el decreto ejecutivo que confirme su necesidad de compra para asegurar las condiciones de salubridad y protección a la población de contagios virales y/ o bacterianos, de acuerdo a las condiciones establecidas por el ente rector de la Salud Pública; previo al inicio del proceso de contratación o evento.

Artículo 3028.- Seguimiento en los procesos de contratación pública. - A partir de la fecha de la vigencia de la presente Sección, las entidades municipales y empresas públicas adscritas observarán, rigurosamente, en toda contratación pública, el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Sección

CAPITULO III DISPOSICIONES GENERALES SOBRE EL SISTEMA INTEGRAL DE MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS

SECCIÓN I DE LOS CONVENIOS DE MANCOMUNIDAD

Artículo 3029.- Convenios de mancomunidad.- Para todo lo relativo al sistema integral de manejo de residuos sólidos (incluso la prestación de servicios relacionados al sistema) dentro del área de influencia del Distrito Metropolitano de Quito, o sus Gobiernos parroquiales descentralizados para el manejo de residuos sólidos, y los municipios circunvecinos podrán celebrar convenios de mancomunidad en los que se consideren normas para el establecimiento, financiación y gestión común de proyectos, programas o servicios.

Los recursos del Municipio para el manejo de residuos sólidos, así como los que provengan de la prestación del servicio o la ejecución de la obra de manejo de residuos sólidos, podrán combinarse y distribuirse en cualquier proporción y en la forma más idónea para la consecución del fin común propuesto.

Artículo 3030.- Ámbito de aplicación.- El Régimen de Mancomunidad para el manejo de residuos sólidos podrá aplicarse especialmente a los siguientes aspectos:

1. Al planeamiento del sistema de manejo de residuos sólidos y por consiguiente, a la elaboración, aprobación y ejecución de los proyectos que definan un modelo de manejo de residuos sólidos;
2. A la regulación del sistema de manejo de residuos sólidos con el objetivo de que el mismo sea sustentable con el ambiente;
3. Al control y fomento de la eficiencia en el sistema de manejo de residuos sólidos desde una perspectiva económica y ambiental;
4. A la prestación de servicios públicos relativos al manejo de residuos sólidos, con la participación del sector público y privado de conformidad con la Ley; y,

5. En general, a todo lo relacionado directa o indirectamente con el sistema integral de manejo de residuos sólidos en sus distintas etapas, como son recolección, transporte, tratamiento, reciclaje y disposición final, etc.

Artículo 3031.- Requisitos mínimos del Convenio.- La creación de una mancomunidad requiere la aprobación del convenio respectivo por las entidades que concurran a su formación.

El convenio correspondiente deberá precisar al menos:

1. El nombre, objeto y condiciones de la mancomunidad y las entidades que la constituyen;
2. Los fines para los cuales se crea;
3. El tiempo de su vigencia;
4. Los aportes a que se obligan las entidades que la crean;
5. La composición de su organismo directivo, la forma de designarlo, sus facultades y responsabilidades;
6. El procedimiento para reformar o disolver la mancomunidad y la manera de resolver las divergencias que puedan surgir en relación a su gestión y a sus bienes. En caso de disolución de la mancomunidad antes de la expiración del tiempo de su vigencia, la misma no tendrá efecto sino seis (6) meses después de la renuncia de las partes; y,
7. La determinación de las formas de administración de los recursos de la mancomunidad.

SECCIÓN II

RÉGIMEN ESPECIAL DE LOS GOBIERNOS PARROQUIALES

Artículo 3032.- Régimen.- Las gobiernos parroquiales dentro del Distrito Metropolitano de Quito que asuman las competencias del manejo de residuos sólidos, así como también los cantones y gobiernos parroquiales que hayan suscrito convenios de mancomunidad para estos propósitos con el Distrito Metropolitano de Quito, deberán someterse a la normativa contenida en esta normativa, y al convenio de mancomunidad.

Artículo 3033.- Descentralización.- Previa la firma del convenio entre las dos instituciones, la junta parroquial a quien la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito conceda la descentralización de la gestión de residuos sólidos debe demostrar tener la capacidad operativa para asumir esta transferencia de competencia.

En función de ello, la Municipalidad transferirá a las Gobiernos parroquiales la responsabilidad total o parcial sobre el sistema de manejo de residuos, es decir sobre los procesos de reducción, separación, barrido, recolección, transformación, transporte, tratamiento y disposición final de los residuos de viviendas, establecimientos comerciales, hospitalarios e industriales de las parroquias. Esta gestión se ejecutará de forma ecológica y económicamente sustentable.

Artículo 3034.- Operación de los Gobiernos Parroquiales.- Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior, en virtud de lo que establecen los artículos 267 y subsiguientes de la Constitución de la República, las juntas parroquiales que hayan incluido en sus programas de desarrollo y hayan asumido las competencias de los aspectos relacionados con el manejo de los residuos sólidos, podrán operar por sí mismas o a través de operadores autorizados cada una de las áreas que comprenden el manejo integral de los residuos sólidos.

Artículo 3035.- Control.- La Secretaría de Ambiente o la empresa que se designe, será la encargada de supervisar los procesos que forman parte del manejo de residuos sólidos descentralizados, utilizando para este objetivo los correspondientes procedimientos técnicos y normas de gestión aplicables, que contribuyan al mejoramiento del nivel de saneamiento ambiental de la parroquia.

Artículo 3036.- Incentivos y programas.- En general, los gobiernos parroquiales, aplicarán los principios y políticas contenidas en esta normativa para la generación de una cultura ambiental sana y de reducción en la producción de residuos sólidos. En este sentido incentivarán y promocionarán la organización y participación popular, con la finalidad de que las comunidades se involucren en las tareas de aseo, limpieza, higiene y salubridad de su sector, barrio o parroquia.

De igual manera los gobiernos parroquiales coordinarán con las instituciones vinculadas al sistema educativo de la parroquia, con la finalidad de implementar programas y proyectos para desarrollar conciencia ciudadana respetuosa del ambiente y que valore las condiciones de aseo, limpieza y salubridad, tendiente al establecimiento de una red de líderes juveniles en el ámbito de la salud y la ecología.

Artículo 3037.- Reclamaciones.- Los gobiernos parroquiales deberán atender las reclamaciones, denuncias o sugerencias planteadas por los ciudadanos sobre el aseo y la limpieza en la parroquia, promoviendo la contraloría social como un sistema de apoyo a la gestión realizada.

Artículo 3038.- Capacidad de asociación.- Los gobiernos parroquiales podrán contratar o asociarse para la prestación de los servicios en los mismos términos que se establece en esta normativa para el Distrito Metropolitano de Quito o las mancomunidades que se formen para el efecto.

Artículo 3039.- Régimen sancionatorio descentralizado.- Los gobiernos parroquiales asumirán como parte de su gestión descentralizada el control y el régimen sancionatorio establecido en esta normativa en todo su ámbito de aplicación. Sin embargo de lo anterior, podrán suscribir convenios con el Distrito Metropolitano de Quito para el manejo conjunto de aspectos que se consideren necesarios.

Artículo 3040.- Rellenos sanitarios.- Los gobiernos parroquiales podrán, en casos de excepción, dentro de los cuales se justifique y acredite su factibilidad, crear y mantener rellenos sanitarios locales en lugares adecuados. La justificación deberá estar dirigida a los ámbitos técnico, ambiental y social, previo la obtención de la autorización del Municipio de Quito y cumpliendo todos los

requisitos y condiciones establecidos en esta normativa, sin embargo, se priorizarán los rellenos sanitarios, centros de disposición final o industrialización de residuos regionales.

Para ubicación y manejo de escombreras, se estará a lo que dispone esta normativa, buscando en todo momento racionalizar el uso de escombros para rellenos que beneficien el desarrollo urbano y rural de la parroquia.

Artículo 3041.- Tasa para la gestión integral de residuos sólidos (TGIRS).- Los gobiernos parroquiales financiarán la gestión de residuos sólidos con la Tasa para la gestión integral de residuos sólidos (TGIRS) que se genere en la parroquia.

Para la transferencia de la mencionada tasa, la Tesorería del Municipio transferirá los recursos proporcionales a las tareas asumidas por dicha parroquia: barrido, recolección, separación, reducción, transporte y disposición final, según sea el caso, y los rendimientos si los hubiere, serán utilizados en obras en beneficio de la parroquia.

Artículo 3042.- Régimen Complementario.- En todo lo que no se contradiga con el presente capítulo se estará a lo dispuesto en la normativa nacional y metropolitana vigente en materia de transferencia de competencias.

CAPÍTULO IV GESTORES AMBIENTALES

SECCIÓN I GENERALIDADES

Artículo 3043.- De los Gestores Ambientales.- Son aquellas personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que cuentan con la calificación y autorización de la Secretaría de Ambiente y que realizan actividades de: separación, recolección, barrido, transporte, tratamiento, aprovechamiento o disposición final de residuos sólidos.

Artículo 3044.- De las Obligaciones de los Gestores Ambientales.- Los gestores ambientales tienen las siguientes obligaciones:

- a. Cumplir con las Ordenanzas, reglamentos, instructivos y demás normas aplicables que fueren emitidas por la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito;
- b. Calificarse como gestor ambiental ante la Secretaría de Ambiente y contar con la respectiva autorización;
- c. Mantener vigentes los documentos y requisitos que lo acreditan como gestor ambiental;
- d. Presentar anualmente a la Secretaría de Ambiente un informe detallado sobre sus actividades; y,

e. Los gestores que se encuentren calificados por la Secretaría de Ambiente deberán notificar la suspensión, ampliación o modificación de sus actividades.

Artículo 3045.- Del Registro de Gestores Ambientales Calificados de Residuos.- Es responsabilidad de la Secretaría de Ambiente el mantener un registro actualizado de los gestores calificados de residuos. Dicho registro será publicado en los portales web del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y de la Secretaría de Ambiente.

Artículo 3046.- De los Gestores Ambientales Calificados de Residuos.- Los gestores calificados de residuos son personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, asociaciones o gremios, calificadas por la Secretaría de Ambiente como tales y que a cuenta propia realizan la gestión de residuos ejecutando labores de reducción, reutilización y reciclaje. Se dividen en gestores ambientales de gran, mediana y menor escala.

Artículo 3047.- Sectorización.- La Secretaría de Ambiente, en conjunto con las demás dependencias municipales competentes, elaborará un plan de sectorización de los gestores ambientales calificados, a fin de garantizar una adecuada distribución territorial de éstos, misma que debe abarcar todo el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 3048.- Categorización.- La Secretaría de Ambiente especificará en el reglamento respectivo, a qué categorización corresponde cada gestor, tomando en cuenta los siguientes elementos: por las cantidades de residuos, por el tipo de residuos gestionados y por el riesgo ambiental factible de ser causado en su transporte, manejo y disposición final.

SECCIÓN II

GESTORES AMBIENTALES CALIFICADOS DE GRAN Y MEDIANA ESCALA

Artículo 3049.- De los Gestores Ambientales Calificados de Gran y Mediana Escala.- Son personas jurídicas, nacionales o extranjeras que se dedican a la labor de recolección, acopio, reducción, reutilización, reciclaje, comercialización y transporte de residuos sólidos dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

SECCIÓN III

GESTORES AMBIENTALES CALIFICADOS DE MENOR ESCALA

Artículo 3050.- Reconocimiento.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito reconoce la actividad de los recicladores que realizan labores históricas de: recolección selectiva, segregación, reciclaje y comercialización de materiales recuperados tanto de las aceras del Distrito como de las estaciones de transferencia de propiedad municipal, como una actividad fundamental y de gran relevancia dentro del sistema de gestión integral de residuos sólidos. La Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito deberá emprender programas y proyectos que propendan la inclusión

económica y social de los recicladores fomentando su asociación e integración, reconociendo su labor como fuente de trabajo y sustento económico.

Los recicladores, deberán dentro del proceso de regularización que la Municipalidad realice, calificarse como gestores ambientales de menor escala en la Secretaría de Ambiente.

Artículo 3051.- De los Gestores Ambientales Calificados de Menor Escala.- Se entenderá como gestores ambientales calificados de menor escala, a las personas que de manera asociada o independiente se dedican a la labor de recolección selectiva, segregación y comercialización en pequeña escala exclusivamente de residuos sólidos no peligrosos.

Artículo 3052.- De la Asociación.- Los gestores ambientales calificados de menor escala que operan en el Distrito Metropolitano de Quito podrán agremiarse de acuerdo a sus necesidades en microempresas o cooperativas, con el fin de prestar un servicio de calidad a la ciudad y garantizar el cumplimiento de sus derechos durante el ejercicio de su labor.

Artículo 3053.- De los Derechos de los Gestores Ambientales calificados de Menor Escala.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, vigilará que en los sistemas de contratación laboral que empleen las y los gestores ambientales calificados de menor escala, se respeten los derechos de estabilidad, seguridad social, salario justo, libertad de asociación y las condiciones mínimas de seguridad industrial e higiene en el trabajo.

De la misma forma creará las condiciones adecuadas para que las y los gestores ambientales calificados de menor escala laboren en un ambiente laboral sano, con los implementos necesarios para evitar el contagio de enfermedades o cualquier tipo de riesgos laborales.

Artículo 3054.- Obligaciones del Municipio de Quito.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito prestará las facilidades que estén a su alcance y la capacitación necesaria para que los gestores ambientales calificados de menor escala, puedan optimizar su labor con el fin de prestar un servicio técnico esencial para la ciudad.

Para este efecto, se conformarán varios Centros de Educación y Gestión Ambiental ubicados estratégicamente.

Artículo 3055.- Centros de Educación y Gestión Ambiental.- Son funciones de los Centros de Educación y Gestión Ambiental:

- a. Coordinar las actividades realizadas por las organizaciones de gestores ambientales calificados de menor escala que se encuentren en su zona;
- b. Fomentar la organización, capacitación y mejora de la calidad de vida de los gestores ambientales calificados de menor escala; y,
- c. Coordinar la capacitación de la ciudadanía con el objeto de lograr un mejor manejo de los

residuos sólidos.

Artículo 3056.- Capacitación Comunitaria.- Todos los Centros de Educación y Gestión Ambiental ejercerán un proceso de fortalecimiento a los gestores ambientales calificados de menor escala que se encuentren bajo su coordinación. A más de esto, mantendrán procesos de capacitación comunitaria, poniendo especial énfasis en los centros de educación básica y de bachillerato, con el fin de empezar a cambiar la visión de la sociedad en referencia a los residuos sólidos.

Los gestores ambientales, ya sean públicos o privados, deberán capacitar periódicamente a su personal acerca de los métodos de trabajo para una adecuada operación y manejo de residuos sólidos. De igual manera, sin perjuicio de la responsabilidad municipal, deberán asumir su obligación de informar, educar y concienciar a la ciudadanía sobre los objetivos de su servicio, y sobre el manejo de los residuos sólidos.

CAPITULO V FONDO AMBIENTAL

Artículo 3057.- Del Fondo Ambiental.- La Municipalidad creó el Fondo Ambiental con autonomía administrativa, presupuestaria y financiera. El Comité Administrador es su máxima instancia, define las políticas internas, directrices y procedimientos para la gestión y funcionamiento del Fondo; también resuelve todo asunto pertinente al uso de los recursos del Fondo, mediante las disposiciones constantes en la normativa que emita para el efecto; de igual forma coordina la gestión con sus miembros.

El Comité Administrador es un cuerpo colegiado integrado por los siguientes miembros:

- El Director Metropolitano Ambiental, en representación del Alcalde Metropolitano de Quito, quien lo preside.
- Un Concejal representante del Concejo Metropolitano de Quito.
- Un representante del Consejo Metropolitano del Ambiente.
- Un representante de las Cámaras de la Producción (Industria, Pequeña Industria, Turismo, Comercio).
- Un representante de la sociedad civil.
- Un representante por las coordinaciones ambientales zonales.
- Un representante de la Dirección Metropolitana Financiera.
- Un representante de la Dirección Metropolitana de Salud.

El Comité Administrador del Fondo Ambiental nombrará al Director Ejecutivo del Fondo Ambiental, quien a su vez será el Secretario del Comité Administrador y tendrá voz pero no voto.

El Fondo Ambiental está constituido por los montos provenientes de la recaudación por concepto de derechos y costos ambientales, administrativos, multas impuestas por incumplimiento de las normas establecidas en:

- a. El 20% de lo recaudado por incumplimiento en los controles aleatorios en la vía pública.
- b. De la evaluación de impacto ambiental, del sistema de auditorías ambientales y guías prácticas ambientales, del control de la calidad de los combustibles de uso vehicular y la regulación de su comercialización, y demás normas que vayan adicionándose.
- c. Adicionalmente el Fondo Ambiental se alimentará de donaciones voluntarias o de fondos provenientes del país o del exterior dirigidos a la inversión específica del mejoramiento de la calidad ambiental del Distrito Metropolitano de Quito.

Los recursos del Fondo Ambiental no utilizados en el ejercicio presupuestario se reasignarán dentro del ejercicio presupuestario siguiente, para el propio Fondo.

El objetivo del Fondo Ambiental es el financiamiento no reembolsable de planes, programas y proyectos; pago a las entidades de seguimiento, empresas consultoras y consultores individuales; fortalecimiento institucional de la Dirección Metropolitana Ambiental; y el ejercicio de toda actividad y financiamiento que tienda a la protección, conservación y mejoramiento de los recursos naturales, y de la calidad ambiental, de conformidad con las prioridades, políticas ambientales y resoluciones establecidas por la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito.

El Fondo Ambiental canalizará los recursos económicos para los incentivos contemplados en la normativa metropolitana “De la Prevención y Control del Medio Ambiente”, que se aplicarán a los regulados que se encuentren en estricto cumplimiento de la normativa ambiental vigente, y asignará el financiamiento no reembolsable de planes, programas y proyectos ambientales, así como financiamiento de procesos y proyectos específicos, según la normativa y resoluciones expedidas por el Comité Administrador.

El Fondo Ambiental creado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, servirá adicionalmente de los objetivos para los que fue creado, al desarrollo del Sistema Integral de Manejo de Residuos Sólidos del Distrito Metropolitano.

Adicionalmente a los fondos que financian el Fondo Ambiental, se incluirán el cincuenta por ciento de los ingresos que obtenga el Municipio por la aplicación de multas a los infractores de esta normativa, así como por los aportes del presupuesto municipal y de las donaciones que para este efecto obtenga el propio Municipio.

Artículo 3058.- De los fines del Fondo Ambiental.- El Fondo adicionalmente a los fines previstos en su Ordenanza de creación, tendrá los siguientes fines:

1. Subvencionar las campañas de difusión y promoción de cumplimiento de la ordenanza; así como las de educación y concienciación ambientales de la población.
2. Financiar proyectos de investigación científica tendientes a identificar y recomendar tecnologías limpias y energías alternativas en los procesos del Sistema de Manejo Integral de Residuos Sólidos.
3. Otras actividades afines de incentivo para la protección ambiental en el marco regulado por esta normativa.

CAPITULO VI

DE LAS OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES

Artículo 3059.- Obligaciones y responsabilidades.- Son obligaciones y responsabilidades en la gestión integral de residuos sólidos, las que se detallan a continuación:

a. De las responsabilidades y obligaciones de los propietarios o arrendatarios de los inmuebles públicos y privados, propietarios de negocios, administradores de edificios, conjuntos residenciales, centros educativos, establecimientos comerciales e industriales y de los vendedores autorizados para trabajar en kioscos o puestos permanentes:

1. Mantener limpias las aceras correspondientes a viviendas, locales comerciales e industriales, edificios terminados o en construcción, urbanizaciones, vías privadas, lotes y jardines, manteniendo la responsabilidad compartida.
2. Los administradores de propiedades públicas emplearán los recursos necesarios para conservar limpios los frentes de sus inmuebles.
3. Denunciar ante la autoridad competente, el hecho de que alguna persona deposite residuos fuera del frente correspondiente a su inmueble, fuera del contenedor autorizado o de cualquier otra manera inadecuada.
4. Sin menoscabo de la responsabilidad del Municipio y cuando exista la recolección que lo permita, deberán diferenciar y separar en la fuente los residuos sólidos húmedos y secos para disponerlos en recipientes distintos y claramente identificados, según las disposiciones contenidas en esta norma.
En las zonas en donde no exista servicio de recolección diferenciada el ciudadano seguirá las directrices establecidas en esta norma para poder entregar los residuos a un gestor ambiental autorizado para transportar los residuos separados a centros de acopio y/o reciclaje para cumplir dicha actividad. De igual manera estas normas aplicarán para los centros de acopio comunales autorizados por la Secretaría de Ambiente, o autoridad competente.
5. Depositar los residuos sólidos en fundas, en recipientes impermeables debidamente cerrados, tachos o tarros, según lo determine la Secretaría de Ambiente, respetando los colores que servirán únicamente para los siguientes residuos:

- a. Para papel, cartón, y plástico, vidrio, color azul.
- b. Para residuos no aprovechables, color negro.
- c. Para residuos peligrosos u hospitalarios, color rojo.
- d. Para residuos orgánicos, color verde.

La diferenciación en la fuente será obligatoria siempre y cuando la recolección diferenciada se vaya estableciendo de manera creciente.

Paralelamente se irá implantando una cadena de separación y diferenciación más compleja, con especificaciones y regulaciones instructivas de la entidad municipal a cargo de manejo de residuos y de la regulación.

Es obligación de los ciudadanos el adquirir a la o las personas que se califiquen para el efecto, los recipientes que respetarán el código de color antes mencionado, y en caso de contradicción con reglamentos, resoluciones, etc., en el Distrito Metropolitano se acogerá a lo previsto en esta normativa.

6. Colocar los residuos sólidos enfundados en la acera del frente correspondiente a su inmueble, o en lugares apropiados y accesibles para la recolección por parte del personal de limpieza, o en los contenedores comunales autorizados si fuere el caso, o en cualquier otro depósito que se fije para su almacenamiento.

7. Respetar los horarios de recolección que se fijen para el efecto.

8. Retirar el recipiente, tacho o tarro una vez concluido el horario de recolección fijado para el efecto.

9. En los edificios terminados o en construcción destinados a vivienda, industria o comercio, y en las urbanizaciones, condominios y conjuntos residenciales, los responsables del aseo serán los propietarios y/o sus administradores delegados y los constructores respectivamente, según sea el caso, quienes deberán disponer del número necesario de recipientes impermeables o contenedores para el depósito de residuos sólidos, en un sitio accesible, para uso de sus habitantes, y/o de utilizar los contenedores comunitarios más cercanos en caso de existir. Estos deberán cumplir con las disposiciones para el almacenamiento y recolección de residuos sólidos que se detallan en esta normativa; los edificios a partir de cuatro niveles deberán ser contruidos con dos ductos para evacuación de residuos, uno para húmedos (orgánicos) y otro para secos (inorgánicos).

10. En los inmuebles de instituciones públicas, centros de enseñanza, deportivos, sanitarios, de servicios y otros, los responsables del cumplimiento de lo estipulado en este capítulo serán sus representantes legales; deberán disponer del número necesario de recipientes impermeables ornamentales observando el código de colores o contenedores para el depósito de residuos sólidos, en un sitio accesible, para uso de sus clientes, estudiantes, visitantes, feligreses y de los transeúntes, y/o de utilizar los contenedores comunitarios más cercanos en caso de existir estos.

11. En los centros comerciales, mercados, supermercados y ferias libres, los comerciantes serán responsables del aseo, tanto de cada puesto individual y del conjunto comercial, como de la calle de uso; y tendrán la obligación de planificar y

depositar los residuos sólidos en los lugares de acopio debidamente equipado y accesibles en coordinación con el ente responsable de la recolección con recipientes que permiten un manejo aseado y sin alterar el entorno, eviten su esparcimiento o en los contenedores comunitarios más cercanos en caso de existir. Adicionalmente, éstos deben disponer del número necesario de recipientes o contenedores impermeables para el depósito de residuos sólidos, de acuerdo a los colores establecidos para el efecto, en un sitio visible, para uso de sus clientes y de los transeúntes.

12. En los camales o lugares autorizados para el faenamiento o desposte de animales de consumo, la disposición de los residuos generados por estas labores deberá realizarse en fundas cerradas y en contenedores que garanticen la no manipulación de los mismos. En todo caso, deberán respetarse las normas de disposición de animales muertos contenidos en esta normativa en lo que le fuere aplicable.

13. Para el caso de propietarios de negocios, administradores de edificios, conjuntos residenciales, centros educativos, establecimientos comerciales e industriales, entre otros, estos deberán disponer del número necesario de recipientes o contenedores impermeables para el depósito de residuos sólidos, de acuerdo a los colores establecidos para el efecto, en un sitio visible, para uso de sus clientes y de los transeúntes. Las especificaciones técnicas (tamaño, color, cantidad, diseño, etc.) serán definidas y proporcionadas en coordinación con el operador municipal de aseo, y por la Secretaría de Ambiente.

14. En el caso de residuos industriales declarar, el tipo de residuos que van a desalojar y transportar, caracterizarlos a fin de establecer su tratamiento futuro, si corresponde, y luego su forma de acopio, y realizar la disposición final adecuada de estos de conformidad a las políticas de gestión de residuos sólidos y a las instrucciones que emita la Secretaría de Ambiente, en coordinación con el encargado del servicio de recolección, que puede ser un gestor calificado.

15. Solicitar al Municipio, o a un prestador, el servicio especial para residuos que no correspondan a la recolección ordinaria.

b. De las responsabilidades de los propietarios y conductores de los vehículos de transporte masivo:

1. Las empresas y cooperativas de transporte proveerán de contenedores y recipientes adecuados para los residuos, y mantendrán limpia la estación o terminal; en las zonas con servicio contenerizado estos usuarios podrán adquirir contenedores para este propósito.

2. Disponer dentro de la unidad de transporte, al alcance de los pasajeros, de un basurero plástico con tapa y dos divisiones a fin de que se pueda realizar la separación entre residuos orgánicos e inorgánicos aprovechables, conforme lo que establece esta normativa. La ciudadanía usuaria de transporte público cooperará para esta buena práctica y en el control de los usuarios.

3. Depositar los residuos sólidos recolectados en cada viaje en recipientes adecuados en las terminales de transporte; o, en los contenedores comunales más cercanos.

c. De las responsabilidades de los propietarios de animales:

1. Son responsables del aseo y limpieza de la vía pública cuando el animal doméstico lo ensucie.
2. Los cadáveres de animales y mascotas deberán depositarse en bolsas de plástico, debiendo agregárseles cal, antes de ser entregados al recolector. La recolección de pequeños animales muertos que se encuentren en la zona donde se presta el servicio de aseo se hará dentro de las micro rutas programadas. El servicio de retiro de grandes animales muertos será responsabilidad de la prestadora del servicio ordinario de aseo y se efectuará en el transcurso de las seis (6) horas siguientes a la recepción de la solicitud de retiro.
3. Queda terminantemente prohibido arrojar o dejar animales muertos en la vía pública, parques, terrenos baldíos o abandonados, espacios públicos, pozos, canteras, caminos vecinales o en cualquier sitio distinto al señalado por la Secretaría de Ambiente.
4. Realizar la disposición final de los animales muertos en fincas dentro del área urbana.
5. Se podrá enterrar cadáveres de animales de compañía (mascotas) en espacios privados adecuados, tomando en cuenta parámetros sanitarios para este proceso. Estos restos deberán ser enterrados a una profundidad de 1.5 metros y cubiertos por una capa de cal y tierra.

d. De las responsabilidades de la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito:

La Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, por sí misma, o a través de empresas contratadas o concesionarias, o gestores calificados o autorizados, tiene la responsabilidad de:

1. Proporcionar a los habitantes del Distrito un servicio adecuado de barrido, recolección regular o diferenciada, transferencia, transporte, tratamiento y disposición final de los residuos sólidos domésticos, viales, comerciales, hospitalarios, institucionales, industriales, peligrosos, y los escombros, sea de forma directa o a través de empresas calificadas para el efecto; el Municipio, sus entidades y funcionarios deberán dar el ejemplo a la ciudadanía en el cumplimiento de esta normativa.
2. Establecer horarios, cumplir o hacer cumplir con las frecuencias de recolección de residuos sólidos, y ponerlos en conocimiento de los habitantes del Distrito.
3. Dotar a las empresas públicas, mixtas y/o privadas a cargo, de los medios y recursos que les correspondan conforme el modelo de negocio establecido en cada caso, para

que cuenten con los instrumentos, equipamientos y tecnologías adecuadas para tales efectos y determinados en los componentes del sistema.

4. Proveer de contenedores comunitarios con tecnologías limpias en las zonas que se definan como adecuadas para la recolección contenerizada.

5. Identificar, seleccionar y definir bajo los procedimientos pertinentes, y con la planificación necesaria, los espacios, inmuebles e instalaciones dotadas de los equipamientos indispensables para un adecuado manejo ambiental de los diversos procesos incluidos en la gestión de los residuos sólidos. Velar que los mismos cuenten con el respectivo procedimiento de certificación y licenciamiento;

6. Transportar y/o delegar a operadores calificados la movilización de los residuos recolectados según su caracterización hasta los espacios e instalaciones especificados para su reutilización, acopio, transferencia, confinamiento, destrucción o disposición final. Esta actividad será certificada y licenciada conforme manda la Ley y esta normativa.

7. Para aplicar lo anterior, implantar de manera progresiva, hasta universalizar su cobertura, los programas de equipamiento para el acopio y recolección diferenciada de residuos domésticos y comerciales no peligrosos, como: papel, cartón, plástico y vidrio, entre otros materiales recuperables, tanto en las instalaciones intradomiciliarias de grandes productores, como en espacios públicos bien acondicionados para el efecto.

Lo propio se hará, con la participación de gestores calificados y con certificación ambiental, con el equipamiento y en el espacio seguro apropiados para el manejo de los residuos domésticos y comerciales peligrosos, como pilas y baterías, medicamentos, químicos, pinturas y solventes, aceites lubricantes y comestibles, lámparas fluorescentes y focos ahorradores, entre otros, cuyas listas taxativas constan en los instructivos y normas técnicas y serán ampliamente informadas a toda la población.

8. Proveer como parte del mobiliario urbano, contenedores, cestas o canastillas para residuos sólidos que se ubicarán en las aceras del Distrito, en número y capacidad que estén de acuerdo con la intensidad del tránsito peatonal y vehicular.

9. Barrer las aceras, calzadas, y áreas de servicio comunal y parques públicos.

10. Transportar los residuos recolectados y reutilizarlos, reciclarlos, tratarlos, según corresponda, o en su defecto realizar su disposición final en los rellenos sanitarios que existan para el efecto.

11. Garantizar la existencia de zonas de desarrollo de sitios de disposición final cualquiera sea el fin de los residuos sólidos, para lo cual implementará un programa de socialización con las y los ciudadanos que tengan interés o se vean afectados por su ubicación y la tecnología a utilizar, con las debidas medidas de manejo ambiental, de prevención, mitigación y manejo de riesgos que comprendan.

12. Fomentar el desarrollo de alternativas de aprovechamiento de los residuos o de sus subproductos, o producir por sí misma, o mediante cualquier forma prevista en

la ley, como energía eléctrica y calórica, abono orgánico o compost u otros productos a partir de los residuos sólidos urbanos.

13. Controlar que los propietarios de locales de uso público, como almacenes, centros comerciales, aparcamientos, centros deportivos, teatros, cines, iglesias, restaurantes, así como los operadores de aeropuertos y terminales de transporte terrestre, coloquen recipientes impermeables o contenedores para el depósito de residuos sólidos y realicen el barrido de su local y las aceras y calzadas circundantes, conforme lo establecen las normas correspondientes.

14. Prohibir y prevenir la incorporación de niños, niñas y adolescentes en el manejo de residuos sólidos.

15. Impulsar proyectos de protección especial y restitución de derechos de los niños, niñas y adolescentes minadores e implementar un sistema de seguimiento a través de las instituciones estatales competentes y con el apoyo del sector privado.

16. Instalar directamente o a través de gestores autorizados Puntos Limpios con contenedores adecuados, seguros y accesibles para el acopio temporal de residuos domésticos no peligrosos, como: papel, cartón, plástico y vidrio, entre otros materiales recuperables, en: centros comerciales, estaciones de servicio, supermercados, universidades, escuelas, colegios, que dispongan del espacio y seguridad necesarios para residuos domésticos peligrosos como pilas, focos fluorescentes, entre otros.

17. Establecer y aplicar las políticas y mecanismos de incentivo y fomento de buenas prácticas en la generación, manejo y aprovechamiento de residuos; así como las sanciones y medidas de comando y control, con su respectiva aplicación y recaudación, conforme esta normativa y los roles y funciones que corresponden a cada componente del sistema integral de gestión de residuos en el Distrito Metropolitano de Quito.

18. La Secretaría de Ambiente deberá contar con el servicio de supervisión para el control de la recolección diferenciada y disposición final.

e. De las responsabilidades de los empresarios, promotores realizadores u organizadores de eventos públicos y de los propietarios de los locales de diversión:

Sin perjuicio de las que constan en otras ordenanzas municipales, son responsabilidades y obligaciones de los empresarios, promotores, realizadores u organizadores de eventos, concentraciones y espectáculos en espacio público del Distrito, en relación al manejo y disposición de los residuos que generan dichas actividades, las siguientes:

1. Adoptar todas las medidas de precaución y prevención, necesarias para internalizar entre los costos de organización del respectivo evento, los impactos ambientales al espacio público, incluyendo, de manera expresa, los causados por la generación de los residuos emitidos durante su realización y post-producción en el área inmediata y su zona de incidencia.

2. Presentar ante la entidad municipal que tiene la competencia de aseo y recolección de residuos, la “Ficha de Residuos” la misma que una vez revisada y aprobada por esta entidad formará parte de los documentos que habilitan el otorgamiento del permiso de eventos, concentraciones organizadas y espectáculos públicos.
3. El regulado deberá acoger las observaciones y ajustes que la entidad responsable del aseo y recolección en el Distrito estime que deben constar en la respectiva ficha, acorde al tipo de evento y al espacio en que se realice.
4. Aplicar oportunamente las medidas descritas en la Ficha de Residuos aprobada.
5. Desplegar medios de información al público, sobre el manejo y disposición adecuada de los residuos sólidos en los sitios destinados para el efecto, procurando que éstos no aumenten la generación de residuos en el evento.
6. Garantizar que el espacio público utilizado, quede en las mismas condiciones a las preexistentes antes del evento, concentración o espectáculo.
7. Incluir entre los aspectos que cubra la garantía del permiso de eventos, concentraciones organizadas y espectáculos públicos, la cobertura de los gastos de barrido, limpieza, recolección y transporte de residuos sólidos, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.
8. Las demás que se establecen en esta normativa y en la demás normativa metropolitana vigente.

CAPÍTULO VII

DEL CONTROL, ESTÍMULO, CONTRAVENCIONES Y SANCIONES

SECCIÓN I

DEL CONTROL Y ESTÍMULO

Artículo 3060.- Control.- El Municipio de Quito a través de las entidades competentes que designe para el efecto, controlará el cumplimiento de esta normativa y normas conexas; juzgará y sancionará a los infractores en general, y tomará todas las medidas necesarias para mejorar el aseo, limpieza de la ciudad y la gestión integral de residuos sólidos.

El control se realizará por parte de la Secretaría responsable del ambiente, el Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano de Quito, otras autoridades competentes y los veedores cívicos ad honorem.

Artículo 3061.- De la aplicación de las normas.- La Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Secretaría de Ambiente y el ente que tenga estas competencias y las empresas encargadas de los servicios que componen la gestión integral de residuos sólidos, son responsables de la aplicación de las normas de esta normativa y de su observancia.

Artículo 3062.- Estímulo e Incentivos.- La Municipalidad, a través de la Secretaría de Ambiente y demás órganos competentes, brindará políticas, estímulos e incentivos a los barrios, urbanizaciones, empresas, organizaciones de comerciantes o propietarios, por las iniciativas que desarrollen para

mantener limpio el Distrito Metropolitano de Quito, de acuerdo al reglamento que se dictará para el efecto.

SECCIÓN II CONTRAVENCIONES Y SANCIONES

Artículo 3063.- De las clases de contravenciones.- En concordancia con las obligaciones y responsabilidades señaladas en la sección anterior de esta normativa, se establecen tres clases de contravenciones con sus respectivas sanciones, que se especifican a continuación:

PARÁGRAFO I CONTRAVENCIONES DE PRIMERA CLASE Y SUS SANCIONES

Artículo 3064.- De las contravenciones de primera clase.- Serán reprimidos con una multa de 0,2 RBUM (Remuneración Básica Unificada) dólares de los Estados Unidos de América quienes cometan las siguientes contravenciones:

1. Tener sucia y descuidada la acera del frente correspondiente a su domicilio, negocio o empresa;
2. No colocar la basura en la vereda correspondiente, sin utilizar los recipientes autorizados por la Municipalidad;
3. No retirar los recipientes inmediatamente después de la recolección;
4. Transportar basura o cualquier tipo de material de residuo sin las protecciones necesarias para evitar el derrame sobre la vía pública;
5. Arrojar, sea al transitar a pie o desde vehículos, colillas de cigarrillos, cáscaras, goma de mascar, papeles, plásticos y residuos en general, teniendo la responsabilidad, en el segundo caso, el dueño del automotor y/o conductor;
6. Ensuciar el espacio público con residuos por realizar labores de minado o recolección de residuos;
7. Sacar la basura fuera de la frecuencia y horario de recolección;
8. Sacudir tapices, alfombras, cobijas, sábanas y demás elementos de uso personal o doméstico, en puertas, balcones y ventanas que miren al espacio público;
9. Escupir, vomitar, orinar o defecar en los espacios públicos;
10. Transitar con animales domésticos sin las medidas necesarias para evitar que estos ensucien las aceras, calles, avenidas y parques;
11. Dejar que animales domésticos ensucien con sus excrementos las aceras, calzadas, parques, parterres y en general los espacios públicos;
12. Arrojar a la vía pública, a la red de alcantarillado, a quebradas, áreas comunales y demás espacios públicos, los productos del barrido de viviendas, locales comerciales, establecimientos o vías, y gravilla;
13. Depositar la basura en parterres, avenidas, parques, esquinas o terrenos baldíos. Esto es, en cualquier otro sitio que no sea la acera correspondiente a su domicilio o negocio, propiciando centros de acopio de basura no autorizados;

14. Lavar vehículos en espacios públicos;
15. Arrojar a los espacios públicos, desperdicios de comidas preparadas, lavazas y en general aguas servidas;
16. Depositar en espacios o vías públicas colchones, muebles y otros enceres fuera de los horarios establecidos para la recolección de basura;
17. Utilizar el espacio público para realizar actividades de mecánica en general, de mantenimiento o lubricación de vehículos; de carpintería, de pintura de objetos, cerrajería y en general todo tipo de actividades manuales, artesanales o industriales que perjudican el ornato de la Ciudad;
18. Quien impida la colocación de mobiliario municipal relacionado con el mejoramiento ambiental en aceras y otros lugares de uso público;
19. Quien realice el pastoreo de animales de consumo, tales como: ganado vacuno, lanar, caballar, porcino, caprino o actividades afines dentro del área urbana; y,
20. Arrojar a la vía pública cáscaras, papeles, chicles, cigarrillos, envoltorios o cualquier otro desperdicio, que se deben depositar en las papeleras instaladas a tal fin.

PARÁGRAFO II

CONTRAVENCIONES DE SEGUNDA CLASE Y SUS SANCIONES

Artículo 3065.- De las contravenciones de segunda clase.- Serán reprimidos con multa de 0,5 RBUM dólares de los Estados Unidos de América quienes cometan las siguientes contravenciones:

1. Incinerar a cielo abierto basura, papeles, envases;
2. Realizar trabajos de construcción o reconstrucción sin las debidas precauciones, ensuciando los espacios públicos con masilla y residuos de materiales;
3. No disponer de un basurero plástico dentro de los vehículos de transporte masivo, conforme las disposiciones contenidas en esta normativa;
4. Ensuciar el espacio público con residuos cuando se realiza la transportación de éstos;
5. Utilizar el espacio público o vía pública para cualquier actividad comercial sin la respectiva autorización municipal;
6. Ocupar el espacio público, depositar o mantener en él, materiales de construcción y escombros;
7. Atentar contra la mampostería o bienes que constituyeren espacio público o privado, y formen parte del mobiliario urbano, perpetrando sobre ellos rayados, pintas, graffitis, ubicación de afiches en zonas no autorizadas y similares a través de toda expresión escrita de cualquier naturaleza, realizadas con cualquier tipo de spray, brocha, pincel y pinturas, o con cualquier otro elemento de similares características, con la finalidad de preservar el ambiente, pues se consideran los rayados, pintas, graffitis y similares, no controlados como elementos no arquitectónicos que alteran la estética, la imagen del paisaje urbano, y que generan sobre estimulación visual agresiva, invasiva y simultánea sobre el ciudadano común. Dentro de las presentes contravenciones, se entiende por infracción flagrante la realización de rayados, pintas, graffitis y similares que se está cometiendo o acaba de

cometerse y el infractor es sorprendido en la comisión del hecho por algún funcionario competente para la inspección del tema, es decir, que forme parte de la Agencia Metropolitana de Control.

Si por cualquier naturaleza es imposible identificar al infractor, la autoridad ambiental será quien tomará las previsiones del caso para asegurar el cumplimiento de esta norma. Además del pago de la multa que dependerá del lugar u objeto afectado, a los infractores se les decomisará el material utilizado y se les impondrá la sanción pecuniaria anteriormente descrita, debiendo además, obligatoriamente, reparar los daños causados y restablecerlos al estado en que se encontraban.

En caso de reincidencia de las infracciones previstas en este artículo, la sanción será duplicada en relación a la inmediata anterior que le hubiere sido impuesta al infractor.

Con el objeto de incidir en el interés del infractor por la preservación del medio ambiente, los recursos naturales y el paisaje, la autoridad ambiental podrá imponer la sanción de trabajo comunitario en materias ambientales, a través de su vinculación temporal en alguno de los programas, proyectos y/o actividades que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tenga en curso directamente o en convenio con otras autoridades. Esta medida sólo podrá remplazar las multas cuando los recursos económicos del infractor lo requieran, pero podrá ser una medida complementaria en todos los casos. En caso de que el infractor no pueda cancelar la respectiva multa se conmutará la aplicación de trabajo comunitario en el ámbito territorial del Distrito Metropolitano de Quito. Quedan excluidas de la prohibición las actividades que se realicen dentro del ámbito del fomento de expresiones artísticas alternativas, siempre que cuenten con autorización municipal expresa, estableciéndose las condiciones y requisitos a los que habrá de ajustarse la actuación autorizada. Cuando se trate de murales en inmuebles privados, para la concesión municipal se requerirá la previa autorización del propietario del inmueble.

Las disposiciones anteriormente indicadas no eximen la responsabilidad de los dueños del predio, respecto del buen mantenimiento de sus frentes, contenido en la normativa metropolitana vigente.

PARÁGRAFO III

CONTRAVENCIONES DE TERCERA CLASE Y SUS SANCIONES

Artículo 3066.- De las contravenciones de tercera clase.- Serán reprimidos con multa de 2 RBUM dólares de los Estados Unidos de América, quienes cometan las siguientes contravenciones:

1. Abandonar en el espacio público o vía pública animales muertos o despojos de aves u otros animales;
2. Arrojar directamente a la vía pública, a la red de alcantarillado, quebradas o ríos, residuos peligrosos y hospitalarios, de acuerdo con las Ordenanzas respectivas;
3. Mantener o abandonar en los espacios públicos cualquier clase de chatarra;

4. Destruir contenedores, papeleras o mobiliario urbano instalado para la recolección de residuos. Además de la multa, el o los infractores, deberán reponer el bien público deteriorado;
5. Quemar llantas, cualquier otro material o residuo en la vía pública urbana;
6. Arrojar a las alcantarillas objetos y materiales sólidos;
7. Arrojar directamente a la vía pública, a la red de alcantarillado, quebradas o ríos, aceites, lubricantes, combustibles, aditivos, lixiviados, líquidos y demás materiales tóxicos;
8. Dejar sucias las vías o espacios públicos tras un evento o espectáculo que haya sido organizado, sea que cuente o no con el permiso respectivo;
9. Mezclar los residuos domésticos con residuos tóxicos, biológicos, contaminada, radioactiva u hospitalaria;
10. No respetar la recolección diferenciada de los residuos hospitalarios y peligrosos, conforme lo establecido en esta normativa;
11. Agredir los puntos limpios;
12. Tener botaderos de residuos sólidos a cielo abierto;
13. No limpiar, sanear, o cercar los lotes baldíos conforme lo previsto en esta normativa;
14. No hacer la limpieza y remoción de los avisos publicitarios o propaganda colocada en áreas públicas;
15. Impedir u obstaculizar la prestación de los servicios de aseo urbano en una o en varias de sus diferentes etapas (barrido, recolección, transporte, transferencia y disposición final);
16. No cancelar el pago correspondiente a la gestión de los residuos hospitalarios peligrosos;
17. No contar con los respectivos permisos de movilización y circulación, según sea el caso;
- y,
18. Las empresas públicas o privadas que comercialicen o promocionen sus productos o servicios a través de vendedores ambulantes o informales, y arrojen los residuos en la vía pública.

PARÁGRAFO IV

CONTRAVENCIONES ESPECIALES

Artículo 3067.- Contravenciones especiales y sus sanciones.- Serán reprimidos con la siguiente escala de multas, quienes cometan las distintas contravenciones especiales que se detallan a continuación:

- a. Colocar residuos sólidos en la vereda sin una previa separación en la fuente, cuando sea obligatoria, sin utilizar fundas adecuadas, recipientes impermeables, tachos o contenedores debidamente cerrados, según las especificaciones dadas por la Secretaría de Ambiente:
 - a.i. Para la determinación de las sanciones especiales en el caso de edificios, y demás viviendas la sanción será de 0.2 RBUM.
 - a.ii. Los establecimientos educativos pagarán 1 RBUM.
 - a.iii. Las Universidades pagarán 3 RBUM.

a.iv. Los Centros Comerciales y los Mercados estarán sujetos a:

- Guías de prácticas ambientales.
- Auditoría ambiental.

b. No disponer de suficientes Contenedores Móviles para la recolección selectiva de residuos, según las especificaciones técnicas emitidas por la Secretaría de Ambiente.

b.i. Establecimientos educativos pagarán 1 RBUM.

b.ii. Universidades pagarán 3 RBUM.

b.iii. Mercados pagarán 1RBUM.

b.iv. Centros Comerciales pagarán 5 RBUM.

c. No realizar la limpieza de las áreas públicas de influencia del acto o espectáculo público posterior a su desarrollo, cuando éstos hayan sido organizados sin contar con el permiso previo otorgado por la Secretaría de Ambiente: pagarán 5 RBUM.

Artículo 3068.- Reincidencia en las contravenciones.- Quien reincida en la violación de las disposiciones de esta sección, será sancionado cada vez con el recargo del 100% sobre la última sanción y podrá ser denunciado ante los jueces respectivos para que juzgue, de acuerdo a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico ecuatoriano vigente.

Artículo 3069.- Costos.- Las multas no liberan al infractor del pago de los costos en que incurra la Municipalidad, o cualquier otra de su dependencia para corregir el daño causado.

Artículo 3070.- Acción pública.- Se concede acción pública para que cualquier ciudadano pueda denunciar ante la Agencia Metropolitana de Control las infracciones a las que se refiere esta normativa.

Artículo 3071.- De la aplicación de multas y sanciones.- La aplicación de estas multas y sanciones determinadas en esta sección, serán impuestas a los contraventores, por la Agencia Metropolitana de Control, quien será ente de control de aseo y gestión de residuos sólidos de la Ciudad y para su ejecución contará con la asistencia del Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano de Quito y de ser necesario, con la Fuerza Pública, sin perjuicio de las acciones civiles o penales que podrían derivarse por la violación o contravención de las normas establecidas en la presente Sección, observando el debido proceso y las garantías constitucionales.

Artículo 3072.- Contraventores y juzgamiento.- Todo ciudadano que contravenga las disposiciones de la presente Sección, será sancionado de acuerdo al grado de infracción cometida y de conformidad con el debido proceso. En el caso de menores de edad serán responsables sus padres o representantes legales.

Los contraventores serán sancionados por la Agencia Metropolitana de Control, sin perjuicio de las sanciones que se deriven y puedan ser impuestas por otras autoridades.

Artículo 3073.- De las multas recaudadas y su forma de cobro.- Los fondos recaudados por concepto de multas cobradas a los contraventores formarán parte de los ingresos para el presupuesto de aseo y manejo de residuos sólidos.

Cuando el contraventor sea dueño de un bien inmueble y no comparezca, la multa que corresponda, más los intereses, se cobrará en la carta del impuesto predial, para lo cual la Agencia Metropolitana de Control deberá remitir el listado y detalles de los infractores, en forma inmediata, a la Dirección Metropolitana Financiera para que se incluya esta multa en el título correspondiente.

Cuando el contraventor sea dueño de un establecimiento comercial y no cancele la multa correspondiente, se procederá a la clausura temporal de su negocio, hasta que cumpla con sus obligaciones ante la la Agencia Metropolitana de Control.

Las multas impuestas a los contraventores podrán cobrarse por la vía coactiva.

Artículo 3074.- Trabajo comunitario.- Cuando el contraventor de primera clase no disponga de recursos y no sea propietario de bienes inmuebles, la Agencia Metropolitana de Control podrá permutar la multa por cuatro horas de trabajo en la limpieza de espacios públicos de la Ciudad.

Artículo 3075.- Las normas de aplicación de este Título se regirán a las reglas técnicas que constan detalladas en el anexo denominado “Reglas Técnicas de la Gestión Integral de Residuos Sólidos del Distrito Metropolitano de Quito”, instrumento que podrá ser reformado a través de resolución del Concejo Metropolitano.

TÍTULO II DE LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 3076.- Alcance.- Las disposiciones establecidas en el presente Título son de orden público e interés social, así como de observancia obligatoria para todas las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que sean propietarias o tenedoras de vehículos automotores que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 3077.- Ámbito de aplicación y los principios.- El presente Título establece las normas relativas a la revisión técnica vehicular, que es el conjunto de procedimientos técnicos normalizados, utilizados para determinar la aptitud de circulación de vehículos motorizados terrestres y unidades de carga, que circulen dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

A la revisión técnica vehicular, previa a la matriculación, y obligatoria para la circulación en el Distrito, se hallan sujetos los vehículos a motor, y es de observancia obligatoria para todas las personas que sean propietarias o tenedoras de dicha clase de vehículos, con las solas excepciones que este Capítulo contempla y la misma comprenderá:

- a. Revisión legal;
- b. Revisión mecánica y de seguridad;
- c. Control de emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido dentro de los límites máximos permisibles; y,
- d. Revisión de idoneidad, en los casos específicos que se determinen.

Artículo 3078.- Revisión vehicular.- Para proceder a la matriculación vehicular, de la que se habla en el Título IV del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, será obligatorio el sometimiento, de manera previa y completa, a las normas y procedimientos de la revisión técnica vehicular.

Artículo 3079.- Objetivos de la revisión vehicular.- Los objetivos fundamentales de estos preceptos son los de comprobar la legalidad de la propiedad o tenencia, el buen funcionamiento, el nivel de emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido, y la idoneidad cuando ésta fuere del caso, para de esta forma garantizar la vida humana, propender a un ambiente sano y saludable, proteger la propiedad, y minimizar las fallas mecánicas de los vehículos.

Artículo 3080.- Las actividades y procedimientos establecidos en el presente Capítulo serán ejercidos por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del órgano competente. No obstante, todas las atribuciones y responsabilidades establecidas en el Capítulo relativo a los “controles aleatorios”, del presente Título, serán ejercidas por la autoridad ambiental distrital, en coordinación con las entidades competentes y podrán ser delegadas a estas.

Artículo 3081.- Principios ambientales.- Los principios ambientales universales recogidos en la Constitución de la República, en los convenios internacionales de los que el Ecuador es parte y en la Codificación de la Ley de Gestión Ambiental, son las bases conceptuales de la temática ambiental de este Título.

Artículo 3082.- Facultades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tiene plenas facultades para contratar la prestación del referido servicio y deberá hacerlo brindando garantía de que éste sea moderno, honesto, ágil y técnico.

Las atribuciones de control y vigilancia sobre la legalidad de la tenencia o propiedad de los vehículos, serán ejercidas conforme a la ley.

Artículo 3083.- Proceso de revisión técnica vehicular.- Al mismo tiempo, el proceso de revisión técnica vehicular deberá estar guiado por el principio de simplicidad; es decir, dentro de los centros

de revisión y control vehicular, debe iniciarse, desarrollarse y concluirse todo el proceso de revisión técnica vehicular, en el menor tiempo posible y con atención de óptima calidad.

Artículo 3084.- Ámbito de aplicación.- Están sujetos a estas normas todos los vehículos a motor que circulen por vía terrestre en el territorio del Distrito Metropolitano, de propiedad pública y privada, con las solas excepciones establecidas en este Título.

SECCIÓN I DEL ORGANISMO COMPETENTE

Artículo 3085.- Competencia del Distrito Metropolitano de Quito.- La aplicación de este Título estará a cargo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito podrá contratar con terceros para el ejercicio de las atribuciones que constan en este Título, de conformidad con la ley.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tiene plenas facultades y atribuciones para disponer a las compañías o consorcios con los que hubiere contratado para llevar a cabo la revisión técnica vehicular, todas las acciones que consideren necesarias para mejorar la prestación del citado servicio. En este sentido, no procederá de parte de dichas compañías o consorcios recurso alguno previsto en el contrato pertinente, con el fin de impugnar o solicitar mediación o arbitraje ante disposiciones emanadas del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para la prestación del servicio de revisión técnica vehicular.

SECCIÓN II DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

PARÁGRAFO I GENERALIDADES

Artículo 3086.- Revisión técnica vehicular.- Sin perjuicio de lo previsto en los artículos 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 3087.- 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 3088.- 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 3089.- 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 3090.- 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 3091.- 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 3092.- 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 3093.- 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.

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.

Artículo 3094.- 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 3095.- 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 3096.- 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 3097.- 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 3098.- 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 3099.- 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 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 3100.- 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 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 3101.- 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 3102.- 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 3103.- 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 3104.- 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 3105.- 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 3106.- 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 3107.- 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 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 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 3108.- 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 3109.- 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 3110.- 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 3111.- 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	U NI D A D	MÍ NI M O	M Á X I M O	MÉT ODO DE ENS AYO
Punto de inflamación	OC	51	-	NTE INEN 1047
Agua y sedimento	% 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 3112.- 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 3113.- 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 para la prevención y control de la contaminación por ruido, de este Código.

PARÁGRAFO VII DE LA IDONEIDAD

Artículo 3114.- 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 3115.- 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 3116.- 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 3117.- 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 3118.- 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 3119.- 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 3120.- 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 3121.- 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 3122.- 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 3123.- 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 3124.- 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 3125.- 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 3126.- 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 3127.- 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 3128.- 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 3129.- 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 3130.- 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 3131.- 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 3132.- 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.

Artículo 3133.- 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 3134.- 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 3135.- 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 3136.- 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 3137.- 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 3138.- 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 3139.- 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 3140.- 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 3141.- Alcance del término mes.- Para los efectos de este Capítulo, se entenderá como "mes" aún a las fracciones menores de éste.

Artículo 3142.- 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 3143.- 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 3144.- 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 3145.- Prohibición a vehículos de servicio público que no aprueben la revisión.- 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 aprobaran 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 y someter al vehículo a la revisión técnica vehicular hasta que lo aprueben.

Artículo 3146.-

1. Para optar por una tercera, cuarta o revisión técnica adicional, los vehículos que hayan sido rotulados conforme lo dispuesto en el artículo 3092, sobre la revisión de los vehículos no aprobados, del Parágrafo I, Sección II, de este Capítulo, 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 de 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 3092, sobre la revisión de los vehículos no aprobados, del Parágrafo I, Sección II, de este Capítulo, 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 3147.- 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 3148.- Sanción por incumplimiento de citación en operativos.- Los vehículos que fueren citados en los operativos en la vía pública y que no concurrieren y aprobaran 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 acumulativa por cada período de ocho días, sin perjuicio del cumplimiento de la obligación de acudir al centro respectivo.

Artículo 3149.- Los vehículos que fueren sometidos a controles aleatorios en la vía pública 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.

Artículo 3150.- Sanción por inasistencia a la revisión vehicular.- Los vehículos motorizados que circulen en la jurisdicción del Distrito Metropolitano de Quito, que no hubieren concurrido y aprobado la revisión técnica vehicular debiendo haberlo hecho, en cualquier centro de revisión técnica vehicular autorizados por la Agencia Nacional de Tránsito, serán sancionados con una multa

acumulativa por cada convocatoria inasistida de cincuenta dólares de los Estados Unidos de América.

Los vehículos motorizados que presten el servicio de transporte público o comercial en el Distrito Metropolitano de Quito, que no hubieren concurrido y aprobado la revisión técnica vehicular, serán citados a un centro de revisión y control vehicular y retenidos hasta que legalicen su situación.⁵⁵

Artículo 3151.- 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.

Artículo 3152.- 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 3153.- 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.

⁵⁵ **Nota:** Artículo reformado por artículo primero de la Ordenanza Metropolitana No. 032-2022, sancionada el 17 de marzo de 2022.

Adicionalmente, antes de volver a circular deberán ser pintados de color negro a costa de su tenedor o propietario. La Agencia Metropolitana de Tránsito dictará la normativa necesaria para este último efecto.

Artículo 3154.- 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, por parte de la 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 3155.- 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 3156.- Sanción por incumplimiento de revisión luego de detención.- Los vehículos que hubieren sido previamente detenidos conforme al artículo 3152, 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 3157.- 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 3152, 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 3158.- 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 3159.- 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 3160.- 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 3161.- 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.

Artículo 3162.- 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 3163.- 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 3129.

Artículo 3164.- 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 3165.- 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 3166.- 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 DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 3167.- 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 3168.- 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 3169.- 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 3170.- 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 3171.- El Municipio de Quito en el ejercicio de las competencias de tránsito que le corresponden y acorde a lo establecido en el inciso segundo del artículo 3087 relacionado con la revisión vehicular anual, del Parágrafo I, Sección II, de este Capítulo, deberá continuar con el número de revisiones técnicas vehiculares establecidas. La Agencia Metropolitana de Tránsito 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 3172.- La Secretaría de Ambiente establecerá las acciones necesarias para coordinar con las entidades gubernamentales competentes en la materia objeto del presente Título e informará periódicamente al Concejo Metropolitano de los resultados de esta coordinación.

TÍTULO III

PARA LA PROTECCIÓN DE LAS CUENCAS HIDROGRÁFICAS QUE ABASTECEN AL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 3173.- Ámbito de aplicación.- Cuencas altas y medias de las fuentes hídricas superficiales, áreas de recarga de acuíferos y subcuentas y microcuencas que abastecen de agua al Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 3174.- Finalidad.- Esta normativa establece normas y acciones para la protección, conservación, recuperación, revalorización de las cuencas hidrográficas que abastecen de agua al Distrito Metropolitano de Quito, para procurar el suministro del recurso en cantidad, calidad y acceso en los diferentes usos (doméstico, industrial, agrícola, recreación y ecológico).

CAPÍTULO II

DE LAS MEDIDAS DE CONTROL Y PREVENCIÓN PARA LA PROTECCIÓN DE LAS FUENTES DE AGUA

Artículo 3175.- Uso eficiente del agua.- Todos los usuarios del agua, y las entidades municipales, deben impulsar el uso eficiente del recurso hídrico.

La Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento (EPMAPS), desarrollará de manera inmediata un plan a diez años para la reducción de pérdidas causadas por fugas, agua no contabilizada, conexiones ilegales, y la optimización del abastecimiento ciudadano.

Con la participación de las entidades competentes al interior y fuera del Distrito, Consejo Nacional de Recursos Hídricos a través de la Agencia de Quito, y el Consejo Consultivo de Aguas, se realizará un Plan Director de gestión integrada de los Recursos Hídricos para la optimización de sus usos; agua y saneamiento ambiental, agrícola, industrial, energético y recreacional, que respete los ecosistemas.

Todas las acciones que se ejecutan en diferentes instancias deben estar enmarcadas en el Plan Maestro de Gestión Ambiental, Plan de Manejo de la Calidad del Agua y el Plan Director de Gestión Integrada de los Recursos Hídricos. En la construcción del Plan Director, el FONAG deberá realizar consensos y acuerdos con todas las instituciones y organizaciones vinculadas con la gestión del recurso fuera del Distrito Metropolitano de Quito, previamente a su aprobación por el Concejo Metropolitano de Quito.

Artículo 3176.- Descontaminación de los ríos.- La Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento (EPMAPS) ejecutará el Plan Maestro de Agua Potable y Alcantarillado para la descontaminación y tratamiento de descargas de agua del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, descargas de origen doméstico y no doméstico.

La Secretaría responsable del ambiente velará por el cumplimiento de las disposiciones establecidas en las respectivas ordenanzas sobre descargas de agua de origen no doméstico.

La Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento (EPMAPS) velará por el cumplimiento de las disposiciones establecidas en las respectivas ordenanzas sobre descargas de agua de origen doméstico.

Artículo 3177.- Protección de cuencas.- Para el manejo integrado de las cuencas hidrográficas se buscarán y propiciarán alianzas con usuarios, y en general con todos los actores de la sociedad ligados a la gestión del agua, en la búsqueda de decisiones basadas en la corresponsabilidad y el consenso.

La protección y rehabilitación de las fuentes y cursos de agua se fundamentarán en programas de intervención a largo plazo, que busquen la rehabilitación y preservación del ambiente, en especial de los medios bióticos y abióticos ligados a la captación, almacenamiento y transporte de agua.

Artículo 3178.- Gestión integrada de los recursos hídricos.- Se impulsarán espacios de gestión de los recursos hídricos basados en la participación ciudadana, con representación pública y privada, que de manera democrática transparente y técnica, busquen optimizar su gestión.

Artículo 3179.- Cultura de conservación del agua.- Se impulsarán programas de educación, capacitación y formación en gestión integrada de los recursos hídricos que generen cambios conductuales en la sociedad, en búsqueda de una cultura responsable en el manejo del recurso.

CAPÍTULO III DE CONTRIBUCIONES E INCENTIVOS

Artículo 3180.- Contribución para la protección de fuentes de agua.- Se ratifica la contribución del 1% del valor recaudado mensualmente por la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento (EPMAPS), por concepto de los servicios de alcantarillado y agua potable, al Fideicomiso Fondo para la Protección del Agua FONAG, entidad que se encargará de invertir estos valores en programas y proyectos para la protección, conservación, recuperación y revalorización de las cuencas y recursos hídricos que abastecen al Distrito Metropolitano de Quito.

Esta contribución de la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento (EPMAPS) se incrementará, a partir del segundo año de aprobada esta normativa, en un 0,25% anual durante los siguientes cuatro años, hasta alcanzar el 2%, monto que se mantendrá y contribuirá a la búsqueda permanente del suministro de agua en condiciones adecuadas para el consumo.

Artículo 3181.- Bienes y servicios ambientales a protegerse.- Son objeto de protección las fuentes de agua superficiales y sus áreas de influencia directa, áreas de recarga y acuíferos de las cuencas y ecosistemas naturales que abastecen al Distrito Metropolitano de Quito y sus áreas de influencia.

Artículo 3182.- Transferencia.- El Tesorero de la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento (EPMAPS) transferirá al FONAG la contribución mensual establecida por esta normativa, que equivale al 1% del valor recaudado por concepto de alcantarillado y agua potable, sin variación durante el primer año, y la incrementará al 1,25% en el año 2008, al 1,50% en el año 2009, al 1,75% en el año 2010, y al 2% en el año 2011, a partir del cual se mantendrá en el 2%.

Artículo 3183.- Revisión de la contribución financiera.- El valor estipulado como contribución del 2% podrá ser incrementado para un período posterior, a través de estudios de valoración económica ambiental y financieros ejecutados por el FONAG en el primer semestre del cuarto año, para análisis y aprobación del Concejo Metropolitano de Quito.

Artículo 3184.- Incentivos para la conservación de cuencas.- Mediante estudios de valoración económica ambiental, se determinará el tipo de incentivos que se aplicarán a los propietarios particulares o comunitarios que de manera voluntaria se adhieran y participen en los programas y proyectos que el FONAG lleve a cabo para protección y recuperación de los ecosistemas a favor de las fuentes de agua.

Los incentivos que se apliquen deberán formalizarse mediante convenios entre los propietarios y el FONAG, y el período de duración será de mediano plazo (cinco a diez años) y largo plazo (diez a

veinte años), con el fin de lograr mejores resultados en el manejo de los recursos naturales en las cuencas.

Artículo 3185.- Informe de concesiones y usos.- La Autoridad Única del Agua, en cada uno de sus actos administrativos de concesión de recursos hídricos que se encuentren dentro o afecten directamente al Distrito Metropolitano de Quito, deberá remitir una copia de la concesión a la Secretaría responsable del ambiente. De igual manera deberá informar los resultados de los controles que ejecutan sobre las concesiones, así como los actos administrativos y legales que se sigan sobre dichas concesiones.

TÍTULO IV

PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO NATURAL Y ESTABLECIMIENTO DEL SUBSISTEMA DE ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Artículo 3186.- Objeto.- El presente Título regula los principios rectores, mecanismos centrales y marco institucional para la protección del patrimonio o capital natural del Distrito Metropolitano de Quito y de sus elementos sobresalientes.

Complementariamente, en el marco del Sistema Nacional de Áreas Protegidas, previsto en el artículo 405 de la Constitución de la República, se establece el Subsistema Metropolitano de Áreas Naturales Protegidas (SMANP). En este sentido, prevé las políticas y el procedimiento para la declaratoria de las Áreas Naturales Protegidas en esta circunscripción.

Las disposiciones y mecanismos aquí regulados se aplicarán en concordancia con las políticas, marco institucional y, normativo que rige la planificación del uso y ocupación del suelo metropolitano.

Artículo 3187.- Fines.- Son fines del presente Título:

- a. La protección del patrimonio natural mediante la gestión integral y sistémica de la diversidad biológica, sus componentes y servicios ambientales en el Distrito Metropolitano de Quito;
- b. La conservación de los espacios naturales más representativos o sensibles de la biodiversidad en el Distrito, así como de sus elementos sobresalientes, manteniendo su conectividad;
- c. Garantizar el derecho colectivo de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, así como el manejo compartido de la diversidad biológica con las comunidades campesinas, indígenas y, propietarios privados; y,
- d. Promocionar y estimular la conservación de los espacios naturales del distrito, así como la concienciación y, corresponsabilidad ciudadana en el cuidado de la naturaleza.

CAPÍTULO II MARCO INSTITUCIONAL

SECCIÓN I DE LA AUTORIDAD COMPETENTE

Artículo 3188.- Del Concejo Metropolitano.- Es el órgano responsable de aprobar las políticas sobre protección del patrimonio natural, así como de expedir las ordenanzas que declaren las áreas naturales protegidas y la protección de elementos sobresalientes de la diversidad biológica en el Distrito.

Artículo 3189.- Del Alcalde Metropolitano.- El primer personero municipal será responsable de dirigir la aplicación de las políticas de protección del patrimonio natural, aprobar los planes de acción en esta materia y supervigilar el correcto funcionamiento del SMANP.

Artículo 3190.- Secretaría responsable del ambiente.- Le corresponde a la Secretaría responsable del ambiente la aplicación del presente Título en calidad de autoridad ambiental local. Para el efecto, sus funciones principales son:

- a. Velar por el cumplimiento de los fines del presente Título;
- b. La ejecución de los mecanismos e instrumentos para la protección del patrimonio natural;
- c. Formular, en coordinación con la Secretaría responsable del territorio, hábitat y vivienda y la Dirección Metropolitana de Catastro, así como con la Procuraduría Metropolitana, los programas y planes que definan los espacios y elementos naturales más representativos de la diversidad biológica del Distrito, así como aquellos más sensibles en términos ecológicos y los elementos naturales más sobresalientes;
- d. Ser el órgano rector y coordinador del SMANP, y en tal medida elaborar sus políticas, plan estratégico y demás instrumentos necesarios para su adecuada gestión;
- e. Conducir el procedimiento de la declaratoria de las áreas naturales protegidas metropolitanas;
- f. Vigilar, con el apoyo de las administraciones zonales y la Agencia Metropolitana de Control, el manejo e integridad del patrimonio natural del Distrito y de los espacios que integran el SMANP; y, cuando corresponda, coordinando con la Agencia Metropolitana de Control, veedurías ciudadanas y con la Unidad de Protección Ambiental de la Policía Nacional; y,
- g. Las demás que consten en las regulaciones de su orgánico funcional.

SECCIÓN II DE LA COORDINACIÓN INTRAMUNICIPAL

Artículo 3191.- De la planificación territorial.- La elaboración e implementación de las políticas y planes metropolitanos para la protección del patrimonio natural, así como el funcionamiento del SMANP y la declaratoria de las áreas naturales protegidas, se hará en coordinación con los usos del

suelo y la zonificación vigente en las respectivas ordenanzas y planes metropolitanos que definen esta materia. Los directores y jefes de las instancias municipales competentes vigilarán que sus procedimientos administrativos observen la coordinación requerida.

Artículo 3192.- Del control.- Para asegurar el control oportuno de la aplicación de las disposiciones del presente Capítulo, la Secretaría responsable del ambiente coordinará sus actuaciones con las administraciones zonales y la Agencia Metropolitana de Control, organizando planes conjuntos de acción, que serán actualizados periódicamente.

De igual manera, se coordinará con la Agencia Metropolitana de Control un programa de inspecciones y otras medidas de vigilancia y auditoría de cumplimiento de los planes de manejo a los que estén sometidos los espacios que integran el SMANP.

Artículo 3193.- De las laderas, quebradas y cuencas hidrográficas.- Para la implementación de mecanismos de protección de la diversidad biológica presentes en laderas, quebradas y cuencas hidrográficas, se coordinará con los planes y mecanismos de control que se hallan vigentes, así como con los proyectos y programas de gestión que en esta materia desarrolla la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento (EPMAPS).

CAPÍTULO III DE LA COORDINACIÓN EXTRAMUNICIPAL

Artículo 3194.- De la cooperación interinstitucional.- Como un instrumento de la gestión integral del patrimonio natural y de declaratoria y manejo de los espacios del SMANP, la Secretaría responsable del ambiente desarrollará una línea de cooperación interinstitucional con autoridades nacionales, seccionales y sectoriales con competencia legal en la materia.

Artículo 3195.- De la coordinación con sector privado y comunitario.- Sin perjuicio de las potestades que este Título y la demás normativa metropolitana otorga al Municipio y la Secretaría responsable del ambiente, esta última promoverá convenios y otros instrumentos de coordinación con cabildos de comunas, organizaciones comunitarias, organizaciones ambientales, cooperantes internacionales y propietarios privados, para el desarrollo de acciones conjuntas de protección del patrimonio natural del SMANP.

CAPÍTULO IV DEL PATRIMONIO NATURAL

Artículo 3196.- Políticas.- La gestión integral del patrimonio natural del Distrito Metropolitano se sujeta a las políticas y leyes nacionales e instrumentos internacionales vigentes para la protección de la biodiversidad y los recursos naturales; específicamente, se sustenta en las políticas y normativa que rigen el Distrito. Sobre esta base, las políticas para la gestión del patrimonio natural son:

- a. Desarrollar acciones de promoción de una cultura de gestión responsable del ambiente, mediante esquemas sostenidos de educación y concienciación ambiental ciudadana e incentivo al cumplimiento;
- b. Fomentar la investigación científica aplicada a la gestión del patrimonio natural;
- c. Promover el aseguramiento de la calidad de los datos, la complementariedad entre las distintas fuentes de información y el acceso eficiente a la misma;
- d. Establecer vínculos y relaciones de trabajo para el manejo sustentable de los recursos naturales, con gobiernos seccionales y organismos del Estado;
- e. Desarrollar y consolidar el Sistema de Monitoreo único de la calidad de los recursos;
- f. Manejar, de forma integrada, las cuencas hidrográficas del Distrito; y,
- g. Intensificar el control público que realiza la Secretaría responsable del ambiente en coordinación con los competentes actores institucionales y sociales, a fin de mantener una vigilancia permanente sobre el cumplimiento de las normas de desempeño ambiental.

CAPÍTULO V

SUBSISTEMA METROPOLITANO DE ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS -SMANP-

SECCIÓN I

NATURALEZA Y PRINCIPIOS

Artículo 3197.- Del SMANP.- El Subsistema Metropolitano de Áreas Naturales Protegidas, SMANP por sus siglas, es un mecanismo de gestión enmarcado en el Sistema Nacional de Áreas Protegidas. Constituye un modelo territorialmente consolidado y adaptativo para la gestión eficaz de los espacios que, en sujeción al presente Título, lo integran junto a aquellas que se agreguen en base a la coordinación entre la Municipalidad de Quito y el Ministerio del Ambiente.

Sobre el SMANP se asientan y desarrollan las políticas y estrategias municipales de gestión ambiental y desarrollo sostenible, así como las iniciativas públicas, privadas y sociales que promuevan la conservación de sus espacios.

Este subsistema se sustenta en una coordinación y cooperación territorial y ambiental que permite garantizar la representatividad, conectividad y la conservación de la integridad ecológica y la biodiversidad de sus ecosistemas, así como la promoción social del uso racional de los bienes y servicios ambientales que estos generan a la sociedad, contribuyendo con ello al desarrollo de un sistema ecológico y social territorial, ambiental y culturalmente sostenible, en beneficio de todos los ciudadanos del distrito.

Los espacios que integran el SMANP se encuentran dentro de la clasificación asignada por el Plan de Uso y Ocupación del Suelo, como Suelo No Urbanizable.

Artículo 3198.- Principios.- El SMANP se administrará con base a un enfoque ecosistémico. En este sentido, sus principios básicos son:

a. Inclusivo.- El subsistema incluirá todos los tipos de ecosistemas que han sido identificados en el Distrito Metropolitano de Quito, para asegurar la viabilidad ecológica e integridad de sus componentes biofísicos;

b. Representatividad.- Las áreas incluidas en el sistema deben reflejar razonablemente la diversidad biológica de los ecosistemas;

c. Conectividad.- Las áreas del sistema se articulan y conectan para, en conjunto, conservar la integridad ecológica (estructura, funciones y dinámica) así como, de la resiliencia de los ecosistemas terrestres, marinos y acuáticos del Distrito Metropolitano de Quito;

d. Orientado a resultados.- El sistema debe generar los beneficios previstos y producir los resultados planificados;

e. Centrado en aprender.- La construcción y administración del sistema debe constituirse en un proceso de aprendizaje social y colectivo en el cual progresivamente, se destilan y sistematizan las lecciones y aprendizajes, haciéndolas disponibles a la sociedad;

f. Basado en las ciencias.- Las decisiones deben basarse en lo posible en información sólida de base científica, es decir, en el uso del mejor conocimiento multidisciplinario disponible relacionado con las ciencias sociales y ecológicas y otras. Los procesos de seguimiento y evaluación deben generar la información necesaria para optimizar el funcionamiento del sistema;

g. Adaptativo.- La administración del subsistema y de cada uno de sus elementos constitutivos deben, basados en la evaluación y el seguimiento periódico, ser flexibles y aprovechar las experiencias y aprendizajes que se generen, para adecuarse y optimizar su funcionamiento;

h. Participativo.- Los procesos de construcción y administración del sistema deben basarse en la participación de los actores clave y usuarios de los recursos. La consulta pública es fundamental para asegurar el equilibrio e integración de las múltiples visiones de los actores y usuarios y con ello, fomentar la concienciación y la participación social;

i. Transparencia.- La información del sistema debe estar disponible y de fácil acceso para toda la sociedad;

j. Coordinación y colaboración.- La construcción y administración del sistema debe hacerse como esfuerzo conjunto de las distintas entidades gubernamentales y metropolitanas con competencia en la administración de los recursos naturales. Complementariamente, se buscará activamente que los usuarios de los recursos se involucren y colaboren en este esfuerzo, evitando con ello la confrontación;

k. Equilibrado.- Acorde con las políticas básicas ambientales del Ecuador y del Distrito Metropolitano de Quito, y con la Política y Estrategia Nacional de Biodiversidad, las decisiones que se tomen y las acciones que se emprendan deben buscar un equilibrio dinámico entre lo social, lo económico y lo ambiental; y,

l. Descentralización y desconcentración.- Acorde con las leyes de descentralización y de desconcentración del Ecuador, se buscará que el sistema se asiente en una base administrativa descentralizada y desconcentrada.

SECCIÓN II

DE LAS ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS

Artículo 3199.- Criterios de selección.- Para seleccionar y analizar la prefactibilidad de un espacio natural como potencial integrante del SMANP, se considerarán principalmente los siguientes criterios:

- a. Desempeñar un papel importante en el mantenimiento de los procesos ecológicos esenciales, tales como la protección de los suelos, la recarga de los acuíferos y otros análogos. Si un área es indispensable para más de una especie focal (biodiversidad funcional) o proceso ecológico determinado, debe tener un rango mayor de prioridad;
- b. Constituir una muestra representativa de los principales ecosistemas terrestres presentes en el Distrito Metropolitano de Quito. Si un ecosistema en particular no ha sido protegido, debe tener un rango alto de prioridad, fundamentalmente si hacemos referencia a los páramos;
- c. Albergar poblaciones de animales o vegetales catalogados como especies amenazadas, altas concentraciones de elementos endémicos o especies que en virtud de convenios internacionales o disposiciones específicas requieran una protección especial. Las áreas que sustenten una gran variedad de tipos de ecosistemas, hábitat, comunidades y especies son mayormente prioritarias;
- d. Contribuir significativamente al mantenimiento de la biodiversidad funcional;
- e. Presentar un alto estado de naturalidad, es decir, con mínimas afectaciones;
- f. Incluir áreas de importancia vital para determinadas fases de la biología de las especies animales, tales como áreas de reproducción y cría, refugio de especies migratorias y otras análogas;
- g. Constituir un hábitat único de especies endémicas o albergar la mayor parte de sus efectivos poblacionales;
- h. Contener elementos naturales que destaquen por su rareza o singularidad, o tengan un especial interés científico, educativo, turístico, económico o recreativo. Estos elementos deben facilitar la conectividad ecológica, partiendo del concepto de Paisaje Funcional, entre ecosistemas frágiles diversos como páramos, los bosques montanos y húmedos del Distrito, todos actualmente fraccionados pero que, en general, mantienen un estado básico de conservación; al cómo articular los sistemas naturales con los culturales, sociales, económicos y de uso de los recursos naturales, entre las poblaciones relacionadas con las áreas protegidas y sus zonas de amortiguamiento, que permitan en su conjunto el establecimiento de un modelo compartido de desarrollo sostenible basado en la conservación del capital natural;
- i. Constituir paisajes culturales con presencia de valores religiosos, históricos, artísticos o culturales, en los que se lleven a la práctica modelos de desarrollo económico -tradicionales o de reciente implantación- que garanticen su compatibilidad con los objetivos de protección y preservación de sus valores naturales y culturales;
- j. Presentar una alta potencialidad y productividad en relación con los costos para su restauración, es decir, cuando invertir en la recuperación de una determinada área resulta viable dada su productividad ecológica calculada. La productividad se mide en cuanto un área

determinada contribuye con beneficios tanto para el mantenimiento de la diversidad biológica, como para la sostenibilidad socio-ecológica de los sistemas humanos;

k. Contener yacimientos arqueológicos, estructuras geomorfológicas y elementos geológicos representativos;

l. Existencia de factores de amenaza o degradación externos. Los niveles muy altos de amenaza excluirían un sitio de la consideración preliminar, pero amenazas que puedan mitigarse podrían aumentar la prioridad de protección; y,

m. Evaluación favorable de los costos de mantenimiento del estatus de protección (generalmente compra de terrenos, costos de compensación por limitación de actividades o costos de implantación de sistemas de cogestión). Esta valoración determina el grado en que un área específica está en condiciones de ser adquirida para una administración estatal por parte de la autoridad ambiental competente o que pueda ser gestionada satisfactoriamente mediante un acuerdo con los administradores o propietarios. Los resultados de esa valoración deberán considerar la existencia de concesiones y otras formas de adjudicación en vigencia.

Artículo 3200.- De las categorías de conservación.- Las categorías de áreas naturales protegidas se definen en función de los objetivos de manejo formulados para cada una de ellas. Sobre esta base, las categorías del SMANP son:

Categorías	Definición
a) Bosque protector:	Área de tamaño variable de gestión pública, privada o comunitaria, orientada a la conservación de las características ecológicas y de uso turístico o recreativo y apoyo al desarrollo local.
b) Santuario de vida silvestre:	Área con atributos sobresalientes en términos de biodiversidad e intangibilidad patrimonial. Estas áreas deberían ser declaradas como Santuario y estar sujetas a una mayor protección y restricción en cuanto a los usos posibles.
c) Área de protección humedales (cuerpos de agua, manantiales, quebradas y cursos de agua):	Área de mantenimiento de cuencas hidrográficas y recuperación ambiental, funcional y recreacional de las fuentes de agua, de los ríos y de las quebradas.

Categorías	Definición
d) Vegetación protectora y manejo de laderas:	Áreas de superficie variable, con una limitada significación biológica pero con una alta importancia en términos de la función que prestan como barreras de protección y reducción de riesgos para la ciudad, que podrían contener áreas núcleo relevantes para la biodiversidad del Distrito Metropolitano.
e) Corredor de interés ecoturístico (ecorutas):	Vía secundaria, carrozable o peatonal, y áreas circundantes que destacan por su valor escénico y diversidad ecológica orientada al turismo de naturaleza.
f) Áreas de desarrollo agrícola o agroforestal sostenible:	Área de agricultura sostenible, de bajo impacto, que apoya a la recuperación de la agrobiodiversidad y a la conservación de ecosistemas locales mediante el uso de tecnologías limpias y apropiadas.

SECCIÓN III

DE LA DECLARATORIA DE LAS ÁREAS

Artículo 3201.- De la declaratoria.- La declaratoria es el acto administrativo del Concejo Metropolitano mediante el cual se establece oficialmente un área natural protegida como parte del SMANP. Dada la trascendencia que implican los efectos jurídicos de este acto en tanto restringe los usos y derechos de propietarios y posesionarlos ancestrales asentados sobre el área, esta se concreta por medio de la expedición de una ordenanza especial de zonificación, donde se precisan los términos en que se modifican los usos del suelo.

Artículo 3202.- De la iniciativa.- La iniciativa es la facultad de empezar sustentadamente el procedimiento para la declaratoria de un área natural protegida integrante del SMANP. Esta puede ser de oficio por parte del Municipio a través de la Secretaría responsable del ambiente, o a petición de uno o varios interesados. En este segundo caso, la iniciativa podrá provenir de:

- a. Las juntas parroquiales del Distrito; y,
- b. Los propietarios del suelo.

Sin perjuicio de lo anterior, cualquier habitante o grupo de habitantes, organizaciones ambientales o autoridades ambientales del país, podrán dirigir a la Municipalidad peticiones o propuestas para la declaración de un área natural protegida, en cuyo caso la Secretaría responsable del ambiente analizará su procedencia y, si es el caso, acogerlas y asumir de oficio la respectiva iniciativa.

Artículo 3203.- Etapas de la declaratoria por iniciativa de interesados.- El procedimiento para la declaratoria de espacios que integren el SMANP, contiene las siguientes etapas:

- a. Presentación;
- b. Intermedia;
- c. Evaluación; y,
- d. Aprobación y declaratoria.

Artículo 3204.- Etapa de presentación.- Conlleva la presentación de una solicitud formal suscrita por los interesados, dirigida a la Secretaría responsable del ambiente, de acuerdo a los requisitos establecidos en el artículo 3205 relacionado con los requisitos de la solicitud, de la presente Sección. Presentada la solicitud, la Secretaría responsable del ambiente tiene el plazo de treinta días para efectuar un análisis de pre-factibilidad de la iniciativa, que incluirá una valoración del área según los criterios de selección expuestos en el artículo 3199 relacionado con los criterios de selección, la verificación de la compatibilidad de usos del suelo y la comprobación de tenencia de la tierra.

Concluido dicho análisis, la Secretaría responsable del ambiente resolverá admitiendo a trámite la solicitud o emitiendo observaciones que deberán ser atendidas por el interesado en una nueva solicitud. Aceptada la solicitud, se sentará la razón correspondiente y se asignará a la futura área una de las categorías previstas en el artículo 3200, relacionado con las categorías de conservación, en función de sus objetivos de conservación. Acto seguido, la Secretaría de Ambiente definirá los términos de referencia para la elaboración del Informe Técnico de Base (ITB) respectivo.

El análisis de pre-factibilidad tendrá una vigencia de 6 meses a partir de su emisión.

Artículo 3205.- Requisitos de la solicitud.- La solicitud formal de interés contendrá:

- a. La identificación completa del solicitante;
- b. La ubicación exacta del área a declararse;
- c. La motivación de la propuesta; y,
- d. Una declaración notariada de los propietarios del suelo o posesionarios ancestrales, de la que expresamente se desprenda su consentimiento o acuerdo para solicitar la declaratoria del área y su voluntad de sujetarse a las regulaciones de manejo correspondientes.

Artículo 3206.- Etapa intermedia.- Aceptada la solicitud, la Secretaría responsable del ambiente notificará al interesado disponiendo la elaboración de un Informe Técnico de Base (ITB), en función de los términos de referencia que dicha entidad preparará. El ITB es un instrumento preliminar de planificación y regulación de las actividades y lineamientos para la administración de la futura área natural protegida.

Los contenidos del ITB podrán variar en función de la categoría del área y de las condiciones biológicas, físicas, sociales, culturales o económicas que la rodeen. La Secretaría responsable del ambiente precisará en los términos de referencia el alcance de las condiciones que deban ser consideradas en el informe.

Con base al borrador final del ITB, más la información relativa a la demarcación del área y la zonificación de usos del suelo, se realizará una consulta previa a los dueños y poseedores ancestrales del área y a la comunidad en general, a fin de contar con sus criterios e integrar sus observaciones. Esta actividad la ejecutará el interesado en coordinación con la Secretaría de Ambiente.

Artículo 3207.- Etapa de evaluación.- Concluido el proceso de consulta previa, el interesado presentará su ITB a la Secretaría de Ambiente solicitando la aprobación del mismo y la declaratoria del área. Recibida esta nueva solicitud, la Secretaría de Ambiente, en el término de veinte días revisará el informe y, de ser necesario, pedirá al interesado cambios o ampliaciones. En el mismo lapso deberá realizar una inspección al sitio objeto de la solicitud de declaratoria.

Transcurrido el término indicado, de ser aprobado el ITB, la Secretaría de Ambiente elaborará su informe técnico, que lo remitirá para conocimiento y observación de la Comisión de Ambiente del Concejo Metropolitano, adjuntando el expediente de la solicitud de declaratoria del área.

Artículo 3208.- Etapa de aprobación y declaratoria.- De no existir observaciones sustanciales a la solicitud de declaratoria, la Comisión de Ambiente, en coordinación con la Secretaría responsable del ambiente, elaborará el proyecto de ordenanza para la declaratoria de ANP, en el término de quince días contados desde la recepción del informe técnico.

El Concejo Municipal analizará y aprobará la ordenanza de declaratoria del área natural protegida. Expedida la ordenanza, será publicada en el Registro Oficial y la Secretaría responsable del ambiente notificará a las autoridades nacionales, seccionales y sectoriales para que dicha área sea integrada a la planificación territorial existente y se proceda al control del uso del suelo.

Complementariamente, la Secretaría responsable del ambiente notificará al interesado con la expedición de la ordenanza y dispondrá que inicie la elaboración del Plan de Manejo de la nueva área, concediéndole un plazo de seis meses, acorde a la Guía para la Elaboración de Planes de Manejo, previsto como Anexo 1 de este Título. Para esta actividad, la Secretaría responsable del ambiente proveerá al interesado la asistencia técnica y logística que esté a su alcance.

La ejecución del plan de manejo será monitoreada por la Secretaría responsable del ambiente en coordinación con las administraciones zonales.

Artículo 3209.- Elementos de la ordenanza para la declaratoria.- La ordenanza que contenga la declaratoria del área natural protegida, contendrá al menos los siguientes elementos:

- a) La delimitación cartográfica del área, superficie, ubicación, deslinde y zonificación correspondiente;
- b) Las modalidades de uso y aprovechamiento de los recursos naturales;
- c) La descripción de actividades permitidas, así como las modalidades y limitaciones a que se sujetarán;
- d) La identificación de los propietarios de la tierra;
- e) La identificación de la categoría a la cual se incorpora.
- f) Los lineamientos para su administración; y,
- g) Los lineamientos para la realización de acciones de preservación, restauración y aprovechamiento sustentable dentro de las áreas naturales protegidas.

Artículo 3210.- De la iniciativa municipal.- En los casos en que la iniciativa de declaratoria de un área natural protegida provenga de la Municipalidad, se cumplirá con las etapas del procedimiento antes descrito, en todo lo que sea aplicable.

No obstante, en este caso, en lugar de un ITB, la Secretaría responsable del ambiente deberá elaborar un Plan de Manejo, que servirá para la consulta previa a la comunidad. La aprobación del mismo estará a cargo del Alcalde Metropolitano, y servirá para someter la iniciativa a conocimiento de la Comisión de Ambiente del Concejo Metropolitano, y luego a este, para la aprobación de la ordenanza que contenga la declaratoria.

Artículo 3211.- De la vigencia y modificación de la declaratoria.- Toda declaratoria de área natural protegida del SMANP estará vigente por tiempo indeterminado.

La declaratoria de un área natural protegida podrá sufrir modificaciones, siempre que se hallen sustentadas técnicamente por el interesado o por la Secretaría responsable del ambiente, y sigan el mismo procedimiento de aprobación descrito en este Título.

SECCIÓN IV

DEL PATRIMONIO DE ÁREAS PROTEGIDAS DEL ESTADO Y BOSQUES PROTECTORES

Artículo 3212.- Del patrimonio de áreas naturales del estado.- La Secretaría responsable del ambiente mantendrá una línea de coordinación y cooperación con el Ministerio del Ambiente, respecto a los espacios del Patrimonio de Áreas Naturales del Estado que se encuentren ubicadas dentro del Distrito Metropolitano.

Artículo 3213.- De los bosques protectores.- Sin perjuicio de las políticas y programas de conservación que impulse el Ministerio del Ambiente respecto a los Bosques y Vegetación Protectores declarados como tales dentro del Distrito Metropolitano de Quito, la Secretaría de Ambiente analizará la procedencia de incluir uno o más de los mismos dentro de su planificación como parte del SMANP; para ello, previamente identificará los mecanismos legales o administrativos de coordinación con el Ministerio del Ambiente que viabilicen dicha inclusión en el subsistema.

CAPÍTULO VI DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Artículo 3214.- De las formas de participación.- Se establece la Participación Ciudadana como elemento fundamental para la consolidación del SMANP, tanto en el proceso de presentación de propuestas como en la gestión de áreas protegidas metropolitanas.

La participación será un eje transversal en todo el proceso de declaratoria y gestión del SMANP. Sin perjuicio de otras a que haya lugar, se prevén las siguientes modalidades:

Co-manejo.- El manejo de las áreas protegidas metropolitanas se podrá compartir entre la Comunidad y la Secretaría de Ambiente, estableciéndose la proporcionalidad de responsabilidades y beneficios que tendrá cada una de las partes que intervengan en esta modalidad.

Organizaciones ciudadanas.- Los habitantes del Distrito podrán conformar organizaciones ciudadanas, a fin de poner en práctica mecanismos de evaluación, vigilancia y control sobre la ejecución y cumplimiento de las políticas, estrategias, planes y programas a desarrollarse dentro del SMANP, con el fin de recomendar a la Secretaría de Ambiente elementos de juicio para enriquecer las actividades a ejecutarse o en ejecución.

Acceso a la información.- Sin perjuicio de las disposiciones establecidas en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información, la Municipalidad facilitará el acceso a la información pública que maneje, respecto del SMANP.

Consulta previa.- La Municipalidad deberá consultar a la comunidad sobre decisiones que puedan afectar al Patrimonio Natural o a las áreas naturales protegidas metropolitanas, con sujeción a lo dispuesto en el artículo 398 de la Constitución de la República. Para el efecto, la Secretaría de Ambiente remitirá a general a cualquier interesado que lo solicite, toda la información relativa a la materia consultada y solicitará sus criterios, acorde al procedimiento legal pertinente.

Acceso a beneficios.- La comunidad o comunidades que intervengan en la conservación de los espacios del SMANP, tendrán derecho a ser parte de los beneficios que genere la gestión de dichos espacios, para lo cual la Municipalidad establecerá un programa de acceso comunitario a beneficios por conservación.

Vigilancia comunitaria.- La Secretaría de Ambiente fomentará la organización comunitaria ubicada en las zona del patrimonio natural y de espacios del SMANP, con el fin de que actúen como vigilantes comunitarios que apoyen al control de la adecuada ejecución de los programas de protección ambiental.

Artículo 3215.- De los programas de educación.- La Municipalidad coordinará con los Ministerios de Educación y de Inclusión Económica y Social, programas de desarrollo y educación comunitaria en temas de protección ecológica y conservación, para la sensibilización y concienciación social respecto de mecanismos adecuados en la gestión de Áreas Protegidas Metropolitanas.

CAPÍTULO VII DE LOS INCENTIVOS

Artículo 3216.- Programa de incentivos por conservación.- Para la adecuada gestión de la conservación del SMANP y la protección del Patrimonio Natural, la Municipalidad establecerá un programa de incentivos destinados a impulsar la conservación por parte de la población y especialmente de la comunidad que ejecute programas de co-manejo.

El programa de incentivos contendrá:

- Reducción de impuestos municipales a cambio de resultados específicos de protección;
- Capacitar a miembros de la comunidad en temas técnicos;
- Impulsar procesos de alternativas productivas conservacionistas, involucrando a la comunidad; y,
- Otras que la Secretaría de Ambiente considere pertinentes.

CAPÍTULO VIII DEL PROGRAMA DE ARBORIZACIÓN MEMORIA VIVA

Artículo 3217.- Instauración de Programa.- Se establece el Programa de Arborización Memoria Viva, por medio del cual se instaurarán espacios destinados a la siembra de árboles, con el financiamiento de la comunidad, en recuerdo de hechos o personas determinados.

Artículo 3218.- Adquisición de participaciones del Programa.- Cualquier persona podrá adquirir participaciones en el Programa de Arborización Memoria Viva. Para el efecto, deberá aportar por lo menos con la cantidad mínima fijada por la Secretaría responsable del ambiente, cantidad que será la necesaria para realizar la siembra de un árbol.

Artículo 3219.- Solicitud de siembra de árboles.- Quienes entreguen aportaciones al Programa de Arborización Memoria Vida podrán solicitar que, con cargo a sus aportes, se siembren uno o más árboles en memoria de familiares fallecidos o de acontecimientos relevantes para la vida familiar.

Artículo 3220.- Reserva de siembra de árboles.- Se reservarán, dentro del Programa, áreas destinadas a sembrar árboles en memoria de personalidades nacionales o extranjeras, o de hechos destacados, que el Concejo Metropolitano considere necesario destacar. Los árboles que se requieran para ello serán sembrados con cargo al presupuesto municipal.

Artículo 3221.- Placa de identificación de cada árbol.- Cada árbol sembrado dentro del Programa de Arborización Memoria Viva tendrá una placa que indique la persona o el hecho que se pretende recordar y la fecha de la siembra. El sitio de la siembra será señalado por la Secretaría de Ambiente salvo en los casos previstos en el artículo anterior, en que esta decisión será adoptada por el Concejo Metropolitano.

Artículo 3222.- Administración de los recursos del Programa.- Los recursos que se entreguen al programa, tanto por los particulares como por el presupuesto municipal serán administrados por la Secretaría responsable del ambiente que, anualmente, informará al Concejo Metropolitano sobre el destino de los recursos.

Artículo 3223.- Difusión del Programa.- La difusión de esta normativa, para conocimiento de la ciudadanía, será responsabilidad de la Secretaría responsable del ambiente.

CAPÍTULO IX DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 3224.- De las infracciones.- Las infracciones al presente Capítulo se clasifican en leves y graves.

Son infracciones leves:

- a. No informar a la Secretaría responsable del ambiente sobre riesgos de daños al patrimonio natural o a las áreas del SMANP, dentro de las setenta y dos horas de haberse constatado el hecho;
- b. No colaborar con la entrega de información a las autoridades competentes, de acuerdo a lo establecido en este Capítulo, sobre el estado del patrimonio natural o de los espacios del SMANP; y,
- c. Cualquier otra que no constituya un daño inminente al patrimonio natural o a los espacios que integran el SMANP.

Son infracciones graves:

- a. Destinar los espacios del patrimonio natural o los que integran el SMANP para fines que no sean los de conservación o de agricultura sostenible para consumo local; o fuera de las actividades previstas en el respectivo Plan de Manejo;

- b. Ocupar o invadir con fines de habitación o explotación comercial los espacios que integran el SNAP;
- c. Afectar a las laderas, cuencas hidrográficas o quebradas del distrito, con actividades incompatibles que provoquen daños sobre las mismas;
- d. Cazar, pescar, destruir o atentar de cualquier forma contra especies naturales de flora y fauna al interior de las áreas del SMANP o que estando fuera de las mismas se hallen en peligro de extinción o simplemente se hallen legalmente protegidas;
- e. Reiterar en el cometimiento de cualquier infracción leve; y,
- f. Toda conducta que implique destrucción y daño de origen humano, por cualquier medio y de cualquier forma, al patrimonio natural o a las áreas del SMANP, siempre y cuando no sean producto de fuerza mayor o causas naturales.

Artículo 3225.- Del juzgamiento.- Las infracciones previstas en el artículo anterior serán juzgadas y sancionadas por la Agencia Metropolitana de Control del lugar en donde se produzcan. La Secretaría responsable del ambiente proveerá la asistencia e información necesaria para sustentar el criterio de la autoridad juzgadora.

Artículo 3226.- De las sanciones.- Las infracciones leves serán sancionadas con multa de 0,80 a 4,00 RBUM (Remuneración Básica Unificada).

Las infracciones graves se sancionarán con multa de 0,40 a 2,00 RBUM, según los factores atenuantes o agravantes, evaluadas en el procedimiento de juzgamiento.

Los casos de reincidencia comprobada se sancionarán con la duplicación de las multas impuestas previamente por la Agencia Metropolitana de Control.

Complementariamente a la imposición de las multas, la Agencia Metropolitana de Control podrá suspender las actividades en cuestión, clausurar al establecimiento, o solicitar la cancelación de los permisos que tuviera el infractor.

Artículo 3227.- De la recaudación.- La recaudación de las multas a que haya lugar por infracciones a las normas de este Capítulo, serán depositadas en la cuenta del Fondo Ambiental del Distrito Metropolitano de Quito, y manejadas en una subcuenta destinada en forma exclusiva para financiar las actividades de protección del Patrimonio Natural y apoyar a la administración y vigilancia de los espacios que conforman en el SMANP.

Artículo 3228.- Del delito ecológico.- Toda conducta que por su naturaleza constituya delito ambiental acorde a las disposiciones del Código Integral Penal, para su juzgamiento se sujetará a lo estipulado en el mismo Código. La Secretaría responsable del ambiente o la Agencia Metropolitana de Control deberán gestionar el inicio de las acciones penales correspondientes.

Artículo 3229.- Glosario de términos.- Para la adecuada comprensión y aplicación de las disposiciones de este Capítulo, tómese en cuenta el siguiente glosario de términos:

Área Natural Protegida.- Superficie de tierra o agua especialmente consagrada a la protección y el mantenimiento de la diversidad biológica, así como de los recursos naturales y los recursos culturales asociados, y manejada a través de medios jurídicos u otros medios eficaces.

Los principales objetivos del manejo son los siguientes:

- Investigación científica;
- Protección de zonas silvestres;
- Preservación de las especies y la diversidad genética;
- Mantenimiento de los servicios ambientales;
- Protección de características naturales y culturales específicas;
- Turismo y recreación;
- Educación;
- Utilización sostenible de los recursos derivados de ecosistemas naturales; y,
- Mantenimiento de los atributos culturales y tradicionales.

Área Patrimonial.- Demarcación socio-territorial que conlleva connotaciones culturales desarrolladas en el tiempo y que presenta conjuntos o unidades de bienes patrimoniales en medio urbano o suburbano.

Bienestar.- El bienestar humano tiene múltiples constituyentes, entre los que se incluyen los materiales básicos para el buen vivir, la libertad y las opciones, la salud, las buenas relaciones sociales y la seguridad. El bienestar es uno de los extremos de un continuo cuyo opuesto es la pobreza, que se define como una “privación ostensible del bienestar”. Los componentes del bienestar, tal como las personas los experimentan y perciben, dependen de la situación, reflejan la geografía, la cultura y las circunstancias ecológicas locales.

Biodiversidad y ecosistemas.- “Biodiversidad” y “ecosistemas” son dos conceptos estrechamente relacionados. La biodiversidad es la variabilidad que existe entre los organismos orgánicos, cualquiera que sea su origen (terrestre, marino o de otros ecosistemas acuáticos) y los complejos ecológicos de los cuales forman parte. Incluye la diversidad al interior de las especies y entre estas, y también la diversidad de ecosistemas. La diversidad es un rasgo estructural de los ecosistemas (el lenguaje de la naturaleza), y la variabilidad que existe entre los ecosistemas es un elemento integral de la biodiversidad (las letras del abecedario de ese lenguaje que permite entender la naturaleza).

Entre los productos de la biodiversidad se incluyen muchos de los servicios que producen los ecosistemas (como los alimentos y los recursos genéticos), por ello, los cambios en la biodiversidad pueden influir en todos los otros servicios de los ecosistemas. Además de la importante función que

cumple la biodiversidad de proveer los servicios de los ecosistemas, la diversidad de muchas especies orgánicas tiene un valor intrínseco, independiente de toda consideración humana.

Bosques y vegetación protectores.- Son bosques y vegetación protectores aquellas formaciones vegetales, naturales o cultivadas, arbóreas, arbustivas o herbáceas, de dominio público o privado, que estén localizadas en áreas de topografía accidentada, en cabeceras de cuencas hidrográficas o en zonas que por sus condiciones climáticas, edáficas e hídricas no son aptas para la agricultura o la ganadería.

Sus funciones son las de conservar el agua, el suelo, la flora y la fauna silvestre.

Capacidad de carga.- (1) es necesario que las tasas de extracción de los bienes y servicios renovables estén siempre dentro de la capacidad de regeneración (tasa de renovación) de los ecosistemas que los produce; (2) las emisiones de residuos sólidos o líquidos al sistema natural deben estar siempre dentro de la capacidad de asimilación de los ecosistemas, de tal forma que no se generen problemas de contaminación que degraden su capacidad de absorber residuos en el futuro y de generar otros servicios. Todo esto implica que existen límites naturales (no humanos) impuestos por la capacidad de carga de los ecosistemas de un sistema natural.

Catálogo.- Modo de calificación, clasificación y control de bienes patrimoniales.

Categoría de manejo.- Tipología de área protegida definida en función de los objetivos de manejo formulados para cada espacio natural.

Coordinación.- Intercambio de información que hace cambiar actividades para un beneficio mutuo y para alcanzar un objetivo común.

Cooperación.- Intercambio de información que hace cambiar actividades, compartir recursos para un beneficio mutuo y para alcanzar un objetivo común.

Conservación.- Actividad de protección, rehabilitación fomento y aprovechamiento racional de los recursos naturales renovables, de acuerdo con principios y técnicas que garanticen su uso actual y permanente.

Cuenca hidrográfica.- Es un área enmarcada en límites naturales, cuyo relieve permite la recepción de las corrientes de aguas superficiales y subterráneas que se vierten a partir de las líneas divisorias o de cumbre.

Desarrollo sostenible.- El desarrollo será sostenible cuando se conservan las capacidades adaptativas actuales y potenciales de los sistemas sociales y naturales para manejar y suministrar los bienes y servicios ambientales que, en definitiva, son indispensables para el mantenimiento del capital construido, social y humano, sin sobrepasar la capacidad de acogida de los mismos, a la vez que se crean y mantienen las oportunidades de auto-organización de los socio-ecosistemas. La sostenibilidad

se asume no como un fin en sí mismo, sino como un proceso dinámico que potencia la capacidad adaptativa de una sociedad en continuo cambio. El desarrollo no es, por tanto, un estado fijo al que llegar o un producto a elaborar, sino una senda, un camino que hay que seguir, aunque ello signifique enfrentarse a enormes desafíos y cambios estructurales de base.

Desarrollo sustentable.- Desarrollo que satisface las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para atender sus propias necesidades. El desarrollo sostenible o sustentable hace referencia al uso de forma racional (con lógica social en beneficio de las grandes mayorías) de los recursos naturales de un lugar, cuidando que no sean esquilmos (sobre todo con la lógica de la maximización de las ganancias a corto plazo) para que las generaciones futuras puedan hacer uso de ellos igual que hemos hecho nosotros, es decir, sin que nuestras prácticas, fundamentalmente económicas, imposibiliten el futuro de la vida humana en la Tierra.

Diversidad Biológica.- En la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, celebrada en Río de Janeiro en junio de 1992, se firmó el Convenio sobre Diversidad Biológica -CDB- ratificado por el Gobierno del Ecuador en marzo de 1995 (Apartado 1.4). Dicho convenio define por Diversidad Biológica “la variabilidad de organismos vivos de cualquier fuente, incluidos, entre otras cosas, los ecosistemas terrestres y marinos y otros ecosistemas acuáticos y los complejos ecológicos de los que forman parte; comprende la diversidad dentro de cada especie, entre las especies y de los ecosistemas” y reconoce además, que la exigencia fundamental para la conservación de la diversidad biológica es la “conservación in situ” de los ecosistemas y hábitat, así como el mantenimiento y la recuperación de poblaciones viables de especies en sus entornos naturales.

Ecosistema.- Una unidad funcional del planeta, de cualquier magnitud, incluida su totalidad (biosfera), que está estructurada jerárquicamente por elementos vivos y no vivos, incluidos los seres humanos, ligados por una trama de relaciones biofísicas de interdependencia, que determinan su organización estructural (componentes visibles del paisaje); cada tipo de ecosistema posee un dinamismo particular, es decir, una capacidad característica de auto-organización en el espacio y el tiempo, la cual establece su propia identidad funcional basada en el intercambio de materia y energía característica entre los procesos ecológicos (componentes invisibles de la naturaleza) y define, en términos de gestión y conservación, una integridad ecológica específica.

Gestión del Patrimonio (Cultural o Natural).- Conjunto de actuaciones programadas con el objetivo de conseguir una óptima conservación de los bienes patrimoniales y el uso de estos bienes adecuado a las exigencias sociales contemporáneas. Una gestión integral del patrimonio, además del reto de la conservación, pretende encontrar los mejores usos para nuestro patrimonio común, sin menoscabo de su preservación ni su valoración social.

Integridad ecológica.- Capacidad de un ecosistema de mantener la estructura (componentes visibles geóticos y bióticos) y funcionamiento (relaciones invisibles entre los componentes) que le corresponde

a lo largo de su proceso de evolución natural (sucesión ecológica), en el marco de condiciones cambiantes por causas naturales o antrópicas.

Integridad socioeconómica.- Capacidad de los sistemas humanos para sostener la estructura social y económica en el tiempo, por medio de la explotación sostenible y uso racional de los componentes de los ecosistemas (recursos naturales y servicios ambientales) y de acuerdo a la resiliencia y capacidad de carga de los mismos.

Inventario.- Instrumento de registro, reconocimiento y evaluación física, en el que constan entre otras, las características ambientales (bióticas y abióticas), culturales, de ocupación, de uso, así como su estado de conservación y lineamientos generales de intervención necesaria.

Ordenamiento territorial en áreas naturales protegidas.- Es la expresión espacial con significado ecológico de un conjunto de políticas sectoriales con incidencia en el territorio, que permite conseguir un desarrollo equilibrado y una mejora de la calidad de vida de la sociedad.

Patrimonio Nacional de Áreas Naturales.- Es el conjunto de áreas silvestres que por sus características escénicas y ecológicas, están destinadas a salvaguardar y conservar en su estado natural la flora y fauna silvestres, y producir otros bienes y servicios que permitan, mantener un adecuado equilibrio del medio ambiente y para recreación y esparcimiento de la población.

Patrimonio Natural.- Conjunto de espacios naturales, elementos florísticos, faunísticos y ecológicos que representan la diversidad biológica y paisajística propias de una región. El patrimonio natural es el entorno y escenario en el que se levanta el patrimonio cultural; ambos están indisolublemente ligados. El patrimonio natural tiene sustento en la biodiversidad, esto es en la riqueza biológica de un territorio.

Plan de Manejo.- Es documento escrito, discutido y aprobado que describe un territorio o espacio y los problemas y oportunidades que presentará una gestión dirigida a preservar sus valores naturales, la geomorfología o los rasgos paisajísticos, de manera que los objetivos establecidos en función de esa información se puedan lograr trabajando de manera adecuada durante un período de tiempo determinado.

Planificación de un área protegida.- Conjunto de instrumentos de identificación de objetivos, programación de acciones y evaluación de resultados configurados en lo que se denomina un Plan de Manejo. La gestión de ecosistemas en las áreas protegidas se caracteriza por buscar objetivos múltiples (multiobjetivo) con el propósito de alcanzar beneficios de diversa naturaleza o mantener servicios ambientales. El concepto de gestión ecosistémica hace referencia a la atención prestada a las distintas funciones beneficiosas de un ecosistema y no a un único producto.

Planificación.- Actividad específica relacionada con el control de un sistema particular que incorpora un proceso de decisión y acción corregido constantemente en función de objetivos y situaciones que se suceden por relaciones de causa-efecto que admiten control y direccionamiento.

Preservación.- Conjunto de medidas de carácter preventivo y cautelar.

Resiliencia ecológica.- Capacidad de los ecosistemas de tolerar perturbaciones sin alterar su integridad ecológica (sin colapsarse), dicha capacidad se mide en términos de la potencialidad de los ecosistemas para poder reconstruirse una vez sometido a diversas intensidades de perturbación, lo cual determina su grado de vulnerabilidad ante las mismas.

Resiliencia social.- Capacidad de los sistemas humanos de anticiparse a las perturbaciones y planificar el futuro de los sistemas naturales de los cuales se sustenta. La resiliencia social determina la capacidad de aprendizaje y adaptación de la sociedad.

Salud ecológica.- Capacidad que poseen los ecosistemas con integridad ecológica para suministrar de forma sostenible bienes y servicios a los sistemas humanos. La salud ecológica determina el valor de los ecosistemas para la sociedad.

Servicios que prestan los ecosistemas.- Los servicios que prestan los ecosistemas son los beneficios que las personas obtienen de los ecosistemas, como servicios de suministro, alimentos, agua; servicios de regulación, como la de las inundaciones, las sequías, la degradación del suelo y las enfermedades; servicios de base, como la formación del suelo y los ciclos de los nutrientes; y servicios culturales, como los beneficios recreacionales, espirituales, religiosos y otros beneficios intangibles.

Suelo no urbanizable.- Son aquellas áreas del Distrito Metropolitano que por sus condiciones naturales, sus características ambientales, de paisaje, turísticas, históricas y culturales, su valor productivo, agropecuario, forestal o minero no pueden ser urbanizados.

Territorio.- El concepto de territorio no solo comprende el suelo sino que abarca también el espacio aéreo, el subsuelo y las aguas territoriales. El territorio es uno de los elementos constitutivos del Estado junto con la población y el poder. En el aspecto jurídico y político, el territorio es fundamental para la existencia del estado, para el desenvolvimiento de sus órganos y la aplicación de las normas que regulan su existencia. El territorio genera vínculos de carácter jurídico como la nacionalidad y otros de igual trascendencia para las personas y los miembros de la colectividad.

Uso racional o sostenible.- Equivale al mantenimiento de las características ecológicas y de los beneficios/servicios de los ecosistemas a fin de asegurar la conservación a largo plazo de la biodiversidad, así como el bienestar humano y la mitigación de la pobreza, logrado mediante la implementación de enfoques por ecosistemas dentro del “contexto del desarrollo sostenible”. La frase “dentro del contexto del desarrollo sostenible” está dirigida a reconocer que si bien puede ser inevitable que se lleven a cabo actividades de desarrollo en algunos espacios naturales, y que muchas de esas actividades generan importantes beneficios para la sociedad, estas pueden emprenderse de

manera sostenible, mediante la aplicación de los enfoques elaborados por las diversas convenciones internacionales y que no es apropiado dar por sentado que el “desarrollo” es un objetivo para todas las áreas naturales de interés para la conservación.

Uso sostenible.- Utilización de los recursos renovables a volúmenes que no sobrepasan su capacidad de renovarse.

Usos de protección ecológica y de preservación patrimonial.- Es el uso de suelo designado para el mantenimiento de las características ecosistémicas del medio natural en áreas que no han sido significativamente alteradas por la actividad humana y que por razones de calidad ambiental y de equilibrio ecológico deben conservarse; así como las áreas, elementos y edificaciones que forman parte de un legado histórico y con valor patrimonial que requieren de su preservación.

Zona de amortiguamiento.- Zona periférica a un área protegida que se conforma para que atenúe perturbaciones que pueda causar la acción humana al ecosistema que se desea conservar.

TÍTULO V

DEL SISTEMA DE MANEJO AMBIENTAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CAPÍTULO I

CONSIDERACIONES GENERALES

Artículo 3230.- Objeto.- Establecer y regular las etapas, procesos y requisitos del Sistema de Manejo Ambiental del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para la prevención, regularización, seguimiento y control ambiental de los riesgos e impactos ambientales que generen o puedan generar los diferentes proyectos, obras y actividades a ejecutarse, así como aquellos que se encuentran en operación, dentro de la jurisdicción territorial del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 3231.- Ámbito.- Lo dispuesto en este Título es aplicable en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito, en las materias que como Autoridad Ambiental de Aplicación responsable (en adelante AAAr) el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es competente.

La Autoridad Ambiental Distrital (en adelante AAD) es la instancia municipal competente para administrar, ejecutar y promover el sistema de manejo ambiental en el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 3232.- Alcance.- Se establecen y regulan las etapas, procesos y requisitos del Sistema de Manejo Ambiental por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, aplicable a todo proyecto, obra y actividad, pública, privada o mixta, nacional o extranjera que se desarrolle o vaya a desarrollarse dentro de la jurisdicción territorial del Distrito Metropolitano de Quito y para los cuales el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito está acreditado como Autoridad Ambiental

de Aplicación responsable, a excepción de aquellos que dicte la Autoridad Ambiental Nacional (en adelante AAN).

Esto con el fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y apuntar hacia un desarrollo sostenible, en base a los principios ambientales consagrados en la Constitución y en los Instrumentos Internacionales; con las políticas emitidas por la Autoridad Ambiental Nacional, y con los procedimientos, mecanismos e instrumentos de regularización, seguimiento y control ambiental en función de la magnitud de impacto y riesgo ambiental de un proyecto o actividad.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por medio de la Autoridad Ambiental Distrital aplicará los lineamientos en materia de prevención, regularización, seguimiento y control ambiental, sujetos a la política, dirección, coordinación y control como parte del Sistema Nacional Descentralizado de Gestión Ambiental (en adelante SNDGA) y del Sistema Único de Manejo Ambiental (en adelante SUMA).

Artículo 3233.- Principios ambientales.- Son principios ambientales aquellos consagrados en la Constitución de la República del Ecuador, los Convenios y Tratados Internacionales ratificados por la República del Ecuador, la legislación ambiental aplicable, y aquellos establecidos por la Autoridad Ambiental Nacional.

Artículo 3234.- La Autoridad Ambiental Distrital del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito emitirá los instructivos, guías, procedimientos, normas técnicas, y otros instrumentos técnicos y administrativos dentro de sus atribuciones a través de resoluciones administrativas que permitan la operatividad del presente Título.

Artículo 3235.- Los instrumentos, normas técnicas y procedimientos se emitirán en función de la magnitud de impacto y riesgo ambiental generado por un proyecto, obra o actividad, y en concordancia con la normativa ambiental nacional y sectorial; los mismos que serán construidos con participación social de los actores involucrados.

Artículo 3236.- La Autoridad Ambiental Distrital emitirá permisos y autorizaciones administrativas ambientales de acuerdo a los procesos e instrumentos dispuestos por la normativa ambiental nacional.

Artículo 3237.- En el caso de actividades reguladas por cuerpos normativos sectoriales, el sujeto de control se acogerá a los procedimientos y plazos establecidos en dichas normas, a excepción de aquellos parámetros técnicos en los cuales la norma local del Distrito Metropolitano de Quito sea más estricta.

Artículo 3238.- Las Secretarías, Agencias, Empresas, y demás órganos del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, están obligados a cumplir con los lineamientos emitidos por la Autoridad Ambiental Distrital dentro de su ámbito de competencia.



Ing. Hugo Del Pozo Barrezueta
DIRECTOR

Quito:
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto
Telf.: 3941-800
Exts.: 3131 - 3134

www.registroficial.gob.ec

NG/PC

El Pleno de la Corte Constitucional mediante Resolución Administrativa No. 010-AD-CC-2019, resolvió la gratuidad de la publicación virtual del Registro Oficial y sus productos, así como la eliminación de su publicación en sustrato papel, como un derecho de acceso gratuito de la información a la ciudadanía ecuatoriana.

"Al servicio del país desde el 1º de julio de 1895"

El Registro Oficial no se responsabiliza por los errores ortográficos, gramaticales, de fondo y/o de forma que contengan los documentos publicados, dichos documentos remitidos por las diferentes instituciones para su publicación, son transcritos fielmente a sus originales, los mismos que se encuentran archivados y son nuestro respaldo.