

# REGISTRO OFICIAL

ÓRGANO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR



**MUNICIPIO DEL DISTRITO  
METROPOLITANO DE QUITO**

**ORDENANZA METROPOLITANA  
No. 001**

**TOMO VII**

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 2577.- 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 2578.- 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 2579.- 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 2580.- 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 2581.- 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 2582.- Modificación.-** La autoridad metropolitana competente, de oficio o a petición de parte, mediante resolución administrativa, podrá modificar los índices del título habilitante, cuando:<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> **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.

- 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 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 2583.- 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 2584.- 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 2585.- 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 2586.- Facultad.-** La autoridad metropolitana competente está facultado a emitir, renovar, modificar, suspender y declarar la terminación y revocatoria de las habilitaciones operacionales.

**Artículo 2587.- 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 2588.- 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 2589.- 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 2590.- Suspensión.-** Sin perjuicio de la sanción pecuniaria que corresponda, de acuerdo al artículo 2613 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 2591.- 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 2592.- 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 2593.- Revocatoria definitiva.-** En los casos de revocatoria definitiva de una habilitación operacional, el cupo correspondiente se mantendrá a favor de la operadora.

**Artículo 2594.- 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 2595.- 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 2596.- 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 2597.- 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 2598.- 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 2599.- 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 2600.- 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 2601.-** 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 2602.- 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 2603.- 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 2604.- 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 2605.- 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 2606.- 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 2607.-** 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 2608.-** 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 2609.- 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 2610.- Vehículos chatarra.-** Todo vehículo de tracción a motor, propiedad de instituciones públicas, privadas o de personas naturales domiciliadas en el Distrito Metropolitano de Quito, que hayan superado los 30 años desde su fabricación, serán considerados chatarra; se procederá a su detención e ingreso en el patio de compactación municipal.

**Artículo 2611.- 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 2612.- Excepción.-** No se considerarán inmersos en la disposición del artículo 2605, 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 2613.- 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 2606, 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 2614.- 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 2615.- 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 2616.- 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 2617.- Sanciones.-** Las operadoras que incurran en las causales establecidas en el artículo 2575 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 2618.- Sanción en caso recurrencia.-** Los socios o accionistas beneficiarios de una habilitación operacional, que incurran en las causales mencionadas en el artículo 2585, 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 2619.- 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 2665, relacionado con los establecimientos distribuidores de taxímetros.

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

**Artículo 2620.-** 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 2621.- 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 2622.-** Para garantizar la inmediación del infractor en el procedimiento administrativo sancionador, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del órgano administrativo competente, retirará, en el acto de la comisión de la infracción administrativa, el vehículo de la vía pública y lo depositará en los lugares establecidos con ese propósito. Si el infractor pagara la multa respectiva el mismo día, tendrá el derecho a retirar su vehículo una vez terminada la restricción vehicular, sin que ninguna autoridad pública pueda impedirlo.

## CAPÍTULO XVII

### PROCEDIMIENTO, RECURSOS Y CERTIFICACIONES

**Artículo 2623.- 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 2624.- 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 2625.- 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 2626.- 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 2627.-** 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 2628.-** 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 2629.- 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 2630.- Del subsistema.-** El subsistema de transporte público de pasajeros por cable constituye un transporte masivo eléctrico que busca dar solución al traslado de las ciudadanas y los ciudadanos del Distrito Metropolitano de Quito, así como mejorar la conectividad con los barrios periféricos de la ciudad. Para ello, se podrá recurrir, entre otros, a los siguientes tipos de transporte por cable:

- a. Teleférico:** Sistema compuesto, de una o varias cabinas circulantes que van y vuelven sobre uno o varios cables de soporte y se moviliza por uno o varios cables tractores.
- b. Telecabina desembragable:** Sistema compuesto de cabinas, en donde el número de éstas depende de la longitud y la capacidad propuesta para el sistema de transporte. Estas cabinas circulan entre estaciones en las cuales los pasajeros pueden entrar o salir de las cabinas.

Dependiendo del tipo de telecabina, éstas pueden ser sostenidas por uno o varios cables de soporte y movilizarse 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 2631.- 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 2632.- 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 2633.- 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 2634.- 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 2635.- 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 2636.- 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 2637.- 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 2638.- 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 2639.- 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 2640.- 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 2641.- 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 2642.- 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 2643.-** 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 2644.-** 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 2645.-** 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 2646.-** 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 2647.-** 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 2648.- 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 2649.-** Para efectos de aplicación de lo dispuesto en el artículo 2661, 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 2650.-** 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 2651.-** 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 2652.-** 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 2653.-** 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 2654.- 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 2655.- 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 2656.- 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 2657.- 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 las 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 2658.- 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 2659.- 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 2660.- 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 2661.- 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 2662.- 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 2663.- 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 2664.- 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 2665.- 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.<sup>34</sup>

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

**Artículo 2666.- Cambio de socio o unidad.-** Durante la vigencia del Permiso de Operación la Operadora podrá solicitar a la Agencia Metropolitana de Tránsito, o quien haga sus veces, el cambio de socio y/o unidad sobre la o las habilitaciones operacionales otorgadas en el título habilitante, bajo el cumplimiento de los requisitos previstos en el Manual para la obtención de títulos habilitantes de transporte terrestre, que se encuentre vigente dentro ordenamiento jurídico.

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

**Artículo 2667.- 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,

---

<sup>34</sup> **Nota:** Inciso segundo reformado por artículo 9 de Ordenanza Municipal No. 005, publicada en Registro Oficial Suplemento 109 de 21 de Octubre del 2019.

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 requerientes.

## SECCIÓN VI

### DE LOS VEHÍCULOS Y SISTEMAS

**Artículo 2668.- 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 2669.- 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 2670.- 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 2671.- 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 2672.- 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 2673.- 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 2674.- 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 2675.- 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 2676.- 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 Usuaría 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 Usuaría 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 2677.- 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 2678.- 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 2679.- 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 2680.- 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 2681.- 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 2682.- 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 2683.- 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 2684.- 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 2685.- 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
<b>Costo de Arranque</b>	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)
<b>Costo por kilómetro recorrido</b>	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)
<b>Costo por minuto de espera</b>	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)

<b>Carrera mínima*</b>	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 2686.-** 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 2687.-** 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 2688.-** 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 receptorán 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 2689.-** 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 2690.-** 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 2691.- 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 2692.- 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 2693.- 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 2694.- 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 2695.- 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 2696.- 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 2697.- 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 2698.- 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 2699.- 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 2700.- 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 2701.- 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 2702.- 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 2703.- 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 2704.- 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 2705.- 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 2706.- 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 2707.- 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 2708.- 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 2709.- 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 2710.- 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 2711.- 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 2712.- 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 2713.- 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 2714.- 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 2715.- 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 2716.- 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 2717.- 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 2718.- 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 2719.- 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 2720.- 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 2721.- 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 2722.- 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 2723.- 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 2724.-** 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 2725.-** 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 2726.-** 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 2727.-** 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 2728.-** 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 2729.- 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 2730.- 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 2731.- 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 2732.- 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 2733.- 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 2734.- 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 2735.- 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 2736.- 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 2737.- 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 2738.- 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 2739.- 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
<b>CL</b> Carga liviana	7,5	2,3	2	4 – 6
<b>CM</b> Carga media	12,0	2,6	2 – 3	6 – 10
<b>CP</b> 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 2740.- 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 2741.-** 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 2742.- 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 2743.- 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 3735 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 3735, 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 3735, 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 2744.- 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 2234, 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 2745.-** 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 2746.- 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 2747.- 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 2738, sobre la clasificación de la red vial según la función operacional de este Título, y deberán atender adicionalmente las siguientes disposiciones::

- a. Contar con un medio de comunicación, radio o teléfono móvil activos.
- b. Los vehículos que transportan productos químicos especialmente peligrosos, correspondientes a los códigos 1, 6 y 7, sólo podrán circular entre las 20h30 y 06h30, por las vías autorizadas.
- c. Se prohíbe la circulación de vehículos que transporten productos químicos peligrosos por túneles cuya longitud sea superior a 500 m.
- d. Los vehículos que realizan la transportación de ese tipo de productos, deberán hacerlo en furgones, tanques, isotanques de seguridad (tipo blindado) para que en el caso de un siniestro causado por caso fortuito o fuerza mayor, dichos productos químicos peligrosos no provoquen derrames que comprometan la salud de los habitantes ni del medio ambiente. En todo caso, deberán cumplir con las especificaciones prescritas en las normas INEN.

- e. Contar con un seguro obligatorio que ampare el vehículo y las contingencias derivadas de la actividad, que incidan sobre personas, bienes públicos y privados y medio ambiente.
- f. Se prohíbe el transporte de productos químicos peligrosos conjuntamente con animales, alimentos o medicamentos destinados al consumo humano o animal, o con embalajes de productos destinados a estos fines u otro tipo de carga, salvo que exista compatibilidad entre los distintos productos transportados.
- g. Se prohíbe la transportación de productos para uso humano o animal, en estanques de carga destinados al transporte de productos químicos peligrosos a granel, que puedan contaminar aquellos.

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

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

**Artículo 2748.- 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 2749.- 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.

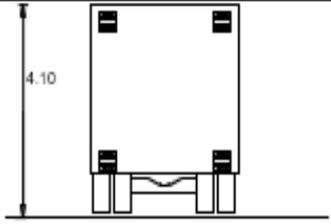
#### CAPÍTULO IV

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

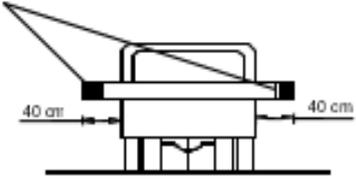
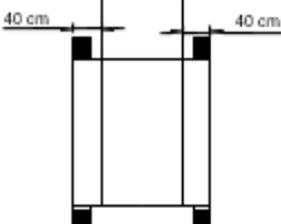
**Artículo 2750.- Disposiciones para la transportación y dimensionamiento de la carga.-** La carga transportada, así como los accesorios para su acondicionamiento y protección, se dispondrán en atención a las siguientes condiciones:

- 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.

<b>LONGITUDES ADMISIBLES QUE PUEDEN SOBRESALIR DE LOS VEHICULOS</b>	
<b>Altura</b>	 <p>The diagram shows a side view of a vehicle chassis. A vertical dimension line on the left indicates a height of 4.10 meters from the ground level to the top of the chassis. The chassis includes two axles with wheels and a central frame structure.</p>

	<b>VEHICULOS TIPO CARGA MEDIA</b>	<b>VEHICULOS TIPO CARGA PESADA</b>
<b>MODOS DE TRANSPORTAR</b>	Cobertor	
	Cobertor	
<b>VEHICULOS TIPO CARGA LIVIANA</b>		
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

<p><b>Ancho</b></p>	<p>Pacas de Señalización Preventivas</p>  <p>A diagram of a traffic cone with a 40 cm width measurement. The diagram shows a top-down view of the cone with a horizontal line across its top. Two arrows point outwards from the center of this line, each labeled '40 cm', indicating the width of the top of the cone.</p>
<p><b>Ancho</b></p>	 <p>A diagram of a traffic cone with a 40 cm width measurement. The diagram shows a top-down view of the cone with a horizontal line across its top. Two arrows point outwards from the center of this line, each labeled '40 cm', indicating the width of the top of the cone.</p>
<p><b>Parte Posterior</b> <b>Vehículos</b></p>	 <p>A diagram showing the rear view of a traffic cone. It is a simple vertical rectangle with a horizontal line near the bottom, representing the base of the cone.</p>

**Artículo 2751.- 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 2752.- 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 2753.- 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 2754.- 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 2756, sobre el procedimiento para sanciones del mismo.

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

**Artículo 2755.- 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 2734, 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 2736 e 2740, 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 2740, 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 2741 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 2745 este Título; y,
- f. La conducción de vehículos que no cumplan las especificaciones y no porten la documentación determinadas en el artículo 2745 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 2756.- 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 2757.- 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 2758.- Contravenciones detectables mediante medios y dispositivos tecnológicos.-** Este Título registrará 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 2759.- 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 2760.- 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 2761.- 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 2762.- 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 2763.-** 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 2764.-** 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 2765.- 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 2766.- 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 2767.- 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 2768.- 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 2769.- 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 el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito. Hasta que se determine e incorpore este órgano u organismo, la Secretaría responsable de la movilidad asumirá esta responsabilidad.
3. **EPMMP:** Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.
4. **EPMTPO (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 2770.-** 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 2771.-** 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 2772.-** 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 2773.-** 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 2774.-** 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 2775.- 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 2776.- 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 2777.- 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 2778.- 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 (EPMPQ) 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 2779.- 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 2780.- 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 2781.- 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 2782.- 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 2783.- 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 2784.- 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 2785.- 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 2786.- 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 2787.- 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 2788.- 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 2789.- 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 2790.- 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 2791.- 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 2792.- 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 2793.- 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 2794.- 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 2795.- 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 2796.- 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 2797.- 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 2798.- 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 2799.- 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 2800.- 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 2801.- 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 2802.- 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 las pliegos para la delegación y se redactarán en idioma español. Los pliegos de la delegación podrán contemplar la presentación de sobres adicionales para verificar requisitos de admisibilidad.

La Comisión Técnica podrá solicitar de los Oferentes las aclaraciones que estime convenientes. Las ofertas no podrán ser modificadas ni se podrá agregar documentos bajo ningún concepto.

Con el informe presentado por la Comisión Técnica, la Secretaría responsable la Movilidad dará a conocer el resultado a todos los Oferentes y procederá a convocar a la audiencia pública para la apertura de los sobres que contengan las ofertas económicas, solamente de aquellos participantes cuyas ofertas técnicas calificaron.

Los Oferentes cuyas ofertas no calificaron, podrán retirar el sobre recibido formalmente y que contiene la propuesta económica, sin ser abierto.

El análisis comparativo de la oferta económica será realizado por la Comisión Técnica, quienes en el ámbito de sus respectivas competencias presentarán un informe respecto de cada oferta al Alcalde Metropolitano.

**Artículo 2803.- 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 2804.- 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 2805.- 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 2806.- 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 2807.- 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 2808.- 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 2809.- 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 2810.- 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 2811.- 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 2812.- 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 2813.- 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 2814.- 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 2815.- 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 2816.- 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 2817.- 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 2818.- 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 2819.- 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 la 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 2820.- 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 2821.- 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 2822.- 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 2823.- 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 2824.- 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 2825.- 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 2826.- 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 2827.- 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 2828.- 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 2829.- 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 2830.- 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 2831.- 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 2832.- 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 2833.- 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 2834.- 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 2835.- 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 2836.- 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 2837.- 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 2838.- Pasos peatonales.-** Por excepción, en vías expresas de las zonas urbanas, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la de la calzada siempre que cumplan los requisitos de accesibilidad.

En todo caso, siempre se priorizará la continuidad física y formal de los itinerarios peatonales, sobre todo en la confluencia de las bocacalles con vías de primer y segundo orden, así como en la totalidad de las zonas residenciales.

Asimismo, podrán instalarse dispositivos que contribuyan a la seguridad del tránsito peatonal, allí donde coexista con la circulación de bicicletas por itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal.

**Artículo 2839.- 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 2838 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 2840.- 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 2841.- 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 2842.- 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 2810 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 2843.- 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 2844.- 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 2845.- 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 2846.- 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 2847.- 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 2848.- 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 2849.-** 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 2850.-** 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 2851.-** 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 2852.-** 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 2853.-** 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 2854.-** 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 los usuarios, ya sea por transporte público, bicicleta o caminata.

**Artículo 2855.-** Encárguese a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas la construcción o rehabilitación de aceras en las rutas que se fijan 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 2856.- 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 2857.- 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 2858.- 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 2859.- 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 2860.-** 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 2861.-** 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 2862.-** 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 2863.- 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 2864.- 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 2865.- 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 2866.- 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 2867.- 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 2868.- 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 2791, 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 2869.- 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 2870.- 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 2871.- 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 2872.- 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 2873.- 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 II<sup>35</sup>

## 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 2874.- 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 2875.- 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.

---

<sup>35</sup> **Nota:** Sección II incorporada por la Ordenanza Metropolitana No. 017, publicada en el Registro Oficial Suplemento Nro. 1404 de 18 de diciembre de 2020.

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 2876.- 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 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 2877.- 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 \$ 0.45 **Metro** \$ 0.15 **Metrobús** = \$ 0.60 cualquiera de los \$ 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.

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

Tarifa Base	Tarifa de Integración	Total
	<b>+</b> \$ 0.15 <b>Metro (*)</b>	= \$ 0.60

Tabla No. 2. Esquema tarifas Combinado Rural

Tarifa Base		Tarifa de integración		Total
Tarifas Anexo 2	Combinado-rural	+	Tarifas Anexo 2	Combinado-Rural = 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
\$ 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 1	+	Tarifas Anexo 2	Combinado-Rural = \$ 0.35 + Tarifas Anexo 2

**Artículo 2878.- 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 2879.- 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 2880.- Otros ingresos no operacionales.** - Se refieren a los ingresos monetarios cuyo origen proceda de cualquier otra fuente que no sea la tarifa.

**Artículo 2881.- 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 2882.- 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 2883.- 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 2884.- 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 2885.- 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 2886.- 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 2887.- 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 2888.- 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 2889.- 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 2890.- 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 2891.- 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 2892.- 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 2893.- 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 2894.- 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 2895.- 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 2896.- 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 2897.- 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 2898.- 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 2899.- 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 2900.- 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 2901.- 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 2902.- 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 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 2903.- 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 2904.- 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 2905.-** 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 2906.- 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 2907.- 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 2908.- 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 2909.- 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 2910.- 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 2911.- 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 2912.- 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 2913.- 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 2914.- 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 2915.- 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 2916.- 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 2917.- 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 2918.- 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 2919.- 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 2920.- 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 2921.- 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 2922.- 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 2923.- 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 2924.- 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 2925.- 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 2926.- 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 2927.- 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 2928.- 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 2929.- Diferenciación en la fuente.-** El generador de residuos, deberá establecer un manejo diferenciado entre los residuos peligrosos y los que no lo son.

**Artículo 2930.- 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 2931.- 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 2932.- 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 2933.- 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 2934.- 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 2935.- 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 2936.- 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 2937.- 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 2938.- Prohibición de mezcla.-** Los escombros depositados en los sitios definidos por el Municipio, no podrán estar mezclados con residuos domésticos, industriales u hospitalarios.

**Artículo 2939.- 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 2940.- 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 2941.- 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 2942.- 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 2943.- 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 2944.- 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 2945.- 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 2946.- Procesos de reducción.-** El aprovechamiento, la reutilización y el reciclaje serán los procesos para la reducción de los residuos sólidos.

**Artículo 2947.- 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 2948.- 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 2949.- 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 férreos, metales no férreos, 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 2950.- 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 2951.- 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 2952.- 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 2953.- 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 2954.- 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 2955.- 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 2956.- 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 2957.- 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 2958.- 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 2959.- 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 2960.- 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 2961.- 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 2962.- 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 2963.- 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 2964.- 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 2965.- 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.

### CAPITULO III

## DISPOSICIONES GENERALES SOBRE EL SISTEMA INTEGRAL DE MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS

### SECCIÓN I

#### DE LOS CONVENIOS DE MANCOMUNIDAD

**Artículo 2966.- 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 2967.- 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 2968.- 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 2969.- Régimen.-** Los 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 2970.- 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 los 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 2971.- 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 2972.- 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 2973.- 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 2974.- 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 2975.- 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 2976.- 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 2977.- 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 2978.- 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 2979.- 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 2980.- 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 2981.- 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 2982.- 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 2983.- 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 2984.- 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 2985.- 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 2986.- 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 2987.- 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 2988.- 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 2989.- 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 2990.- 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 2991.- 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 2992.- 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 2993.- 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 2994.- 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 2995.- 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 2996.- 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 construidos 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 2997.- 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 2998.- 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 2999.- 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 3000.- 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:

**Artículo 3001.-**

#### PARÁGRAFO I

## CONTRAVENCIONES DE PRIMERA CLASE Y SUS SANCIONES

**Artículo 3002.- 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 3003.- 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



Abg. Jaqueline Vargas Camacho  
**DIRECTORA - SUBROGANTE**

Quito:  
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto  
Telf.: 3941-800  
Exts.: 3131 - 3134

[www.registroficial.gob.ec](http://www.registroficial.gob.ec)

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.