



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Conforme lo establecido en la Constitución de la República, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD»), corresponde al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio.

Situación que se refleja en el Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, donde se establece que le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

A su vez, es necesario indicar que actualmente la Secretaría de Movilidad actúa como Administrador del Sistema, por lo que le corresponde la formulación y expedición de los instrumentos de planificación operativa aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

De conformidad con el artículo 2579 de dicho cuerpo normativo, la prestación del servicio de transporte público de pasajeros podrá ser efectuada por gestión directa o delegada, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

En este sentido, es importante precisar que, de conformidad a las Normas de Control Interno de la Contraloría General del Estado, para la gestión directa o delegada es necesario realizar el análisis técnico, financiero y jurídico que permita la identificación de la capacidad institucional para ejercer sus competencias y funciones. Cabe manifestar a su vez, que la normativa nacional establece que los procesos de gestión delegada, en cualquiera de sus modalidades, deben realizarse a través de concursos públicos.

Es así que en Diciembre de 2020, se expidió la Ordenanza 017 que contiene el marco jurídico de la integración de los subsistemas que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, con la finalidad de alcanzar la mejora en la calidad de vida de la ciudadanía, garantizar la mayor cobertura del servicio de transporte público dentro del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la implementación de servicios públicos de calidad, accesibles, seguros, inteligentes, eficientes y respetuosos con el ambiente.

No obstante, dicha ordenanza contiene ciertas limitantes que, en la práctica, ha determinado la necesidad de una optimización de la norma aplicable, toda vez que, dada la dinámica y evolución del transporte del Distrito Metropolitano de Quito, se debe establecer la posibilidad de realizar no uno, sino varios procesos de asignación de rutas conforme los requerimientos ciudadanos.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

Así mismo, se debe realizar la inclusión de diferentes formas de pago, que permitan a la ciudadanía una movilidad segura, para lo cual es necesario implementar el Sistema Integrado de Recaudo y la creación de los fideicomisos necesarios para el manejo y distribución de los recursos que se obtengan de las transacciones realizadas.

Por lo que, se ha identificado la necesidad de precisión de conceptos y procedimientos de índole administrativo y operativo que corresponden al ejercicio de las actividades de la Secretaría de Movilidad, razón adicional para la presentación de una reforma al Libro IV.2 de Movilidad del Código Municipal.

Con base en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Secretaría de Movilidad, el jueves 27 de mayo de 2021, lanzó el “Concurso público de asignación de rutas del transporte público del Distrito Metropolitano”, en el contexto de implementación del Sistema Integrado de Transporte Público y en el Modelo de Gestión correspondiente.

Es así que, a través de la Resolución No. SM-2021-124 de 29 de junio de 2021 se adjudicó parcialmente los paquetes de rutas objeto de concurso, modificando la planificación de la reestructuración de rutas del servicio de transporte público contenida en la Ordenanza 017-2020.

Este hecho genera la necesidad de actualizar el plan de estructuración, manteniendo al Metro de Quito como la columna vertebral del Sistema Integrado de Transporte Público y considerando el crecimiento de la ciudad en estos últimos años.

Adicionalmente, existen ordenanzas que establecían específicamente la normativa correspondiente al proceso de regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, así como en su área de influencia. Dicha base legal no fue tomada en consideración dentro de los anexos de la citada Ordenanza 017-2020.

Es oportuno señalar que, mediante Resolución No. 013-CMO-2021 de 15 de septiembre de 2021, la Comisión de Movilidad solicitó al señor Alcalde Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito lo siguiente: “(...) 1. - A la Alcaldía Metropolitana: que requiera a la Procuraduría General del Estado, el inicio de un proceso de control de legalidad a todo el concurso público de “Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito”, realizada en el marco de la aplicación de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020.”.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 237 numeral 4 de la Constitución de la República del Ecuador y artículo 3 letra g) de la Ley Orgánica de la Procuraduría General del Estado, el Alcalde Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, solicitó mediante Oficio No. GADDMQ-AM-2021-1969-OF de 27 de diciembre de 2021, se realice el control legal al procedimiento y fases de la contratación del concurso público para



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

“Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, en el marco de lo señalado en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020”.

Conforme se desprende del Informe de control de legalidad a dicho concurso, suscrito por el señor Subprocurador General del Estado, se ha logrado advertir algunos incumplimientos a las disposiciones legales; así como inobservancias en el procedimiento del concurso público.

Entre los puntos más relevantes señalados en Informe emitido por el señor Subprocurador de la PGE, se determinó lo siguiente:

1. Inobservancias en la Fase de preguntas, respuestas y aclaraciones:

“De lo expuesto se concluye que, la Comisión Técnica, al contestar las 801 preguntas con frases como: “favor remitirse a las bases del concurso y aclaraciones expuestas”, no absolvió las mismas de manera suficiente, ni efectuó las aclaraciones necesarias, inobservando los principios del concurso público trato justo, igualdad, concurrencia, transparencia, publicidad establecidos en el número 1 de la letra C referentes a las condiciones del concurso, de las Bases para el concurso público de asignación de Rutas para el DMQ.

Adicionalmente, al no contestar en debida y suficiente forma las preguntas Nos. 325,511, 649, 974 y 1166, no absolvió el cuestionamiento de los oferentes en referencia a la certificación UNE EN 13816; y, por lo tanto, la comisión técnica no aclaró las posibles contradicciones existentes en las Bases para el concurso público de asignación de Rutas para el DMQ, en cuanto a la norma de calidad, generando una posible confusión e inducción al error, motivo de la observación que será desarrollada en el siguiente punto.

A foja 41, del Informe referido, se señalan las siguientes Conclusiones:

“7.1. La Comisión Técnica al contestar las 801 preguntas con frases como: favor remitirse a las bases del concurso y aclaraciones expuestas, no absolvió las mismas de manera suficiente, ni efectuó las aclaraciones necesarias, inobservando los principios del concurso público trato justo, igualdad, concurrencia, transparencia, publicidad establecidos en el número 1 de la letra C referentes a las condiciones del concurso de las Bases para el concurso público de asignación de Rutas para el DMQ.

2. Falta de verificación de la Comisión Técnica del Cumplimiento del requisito mínimo determinado en el Pliego respecto a Certificaciones UNE en 13816 E ISO 90001:2008.

A foja 23, del informe relatado, se señalan las siguientes observaciones



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

“(…) la Secretaría de Movilidad, al no verificar el cumplimiento del requisito mínimo de las certificaciones conforme lo solicitado, conculcó el principio de calidad e inobservó, lo establecido en el artículo 2570 numeral del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito; y, en los numerales 2.6.1 “Requisitos Mínimos” y 2.6.2.1 literal n) “Documentos a presentarse en la oferta” de las Bases del Concurso Público”.

A foja 1, del Informe referido, se señalan las siguientes conclusiones:

“(…) 7.2. La Secretaría de Movilidad, al no verificar el requisito mínimo de las certificaciones solicitadas, inobservó el principio de calidad e incumplió lo establecido en el artículo 2570 numeral 4 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito; y los numerales 2.6.1 “Requisitos Mínimos” y 2.6.2.1 literal n) “Documentos a presentarse en la oferta” de las Bases del Concurso Público”.

3. Calificación errónea por parte de la Comisión Técnica, Puntaje de Ofertas.

A foja 27 del Informe referido, se señalan las siguientes observaciones:

“(…) Por lo que, los miembros de la Comisión Técnica en los informes y Acta de Calificación de las ofertas, al otorgar un puntaje superior al máximo determinado dentro de los pliegos inobservó lo previsto en el artículo innumerado “Evaluación de ofertas”, de la Disposición reformativa Primera de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020; y, numeral 2.6.2 Evaluación por puntaje, número 3 Disponibilidad de personal y capacidad administrativa de las bases del Concurso Público”.

A foja 41, del Informe referido se señalan las siguientes conclusiones:

“(…) 7.3. La Comisión Técnica, al efectuar una errónea calificación del oferente “Compañía Guadalajara S.A”, inobservó lo previsto en el artículo innumerado “Evaluación de ofertas”, de la Disposición reformativa Primera de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020; y, numeral 2.6.2 Evaluación por puntaje, número 3 Disponibilidad de personal y capacidad administrativa de las bases del Concurso Público”.

4. Falta de determinación de garantía de fiel cumplimiento del contrato. A foja 28, del Informe referido, se señalan las siguientes observaciones

(…) La Secretaria de Movilidad, al no incorporar dentro de los contratos de operación suscritos con las operadoras ganadoras del concurso público para la asignación de rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, las garantías de fiel cumplimiento o la justificación para no hacerlo, inobservó lo dispuesto en el literal E numeral 5 de las bases y pliego del concurso público.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

A foja 41, del Informe referido se señalan las subsiguientes observaciones:

(...) 7.4. La Secretaria de Movilidad, al no incorporar dentro de los contratos suscritos con las operadoras ganadoras del concurso público para la asignación de rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, las garantías fiel cumplimiento o la debida justificación para no hacerlo inobservó lo dispuesto en la letra E numeral 5 de las bases y pliego del concurso público.

5. Falta de certificación presupuestaria. A foja 40, del Informe referido, se señalan las siguientes observaciones:

“ (...)Conforme lo certifica la entidad, no existe certificación presupuestaria para las obligaciones financieras adquiridas en los contratos suscritos, por lo expuesto, la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, inobservó lo dispuesto en los artículos 115 y 178 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas incurriendo el Secretario de Movilidad en la infracción contemplada en la letra a) del artículo 179 del mencionado Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas.

El no contar con la certificación presupuestaria de forma previa a la suscripción de los contratos determinaría la existencia de una causa de nulidad, conforme lo prescriben los artículos 1697, 1698 y 1699 del Código Civil; que son aplicables conforme el pronunciamiento del Procurador General del Estado contenido en Oficio No. 08507 de 13 de marzo de 2020.

Al tratarse de contratos generados bajo la modalidad de gestión delegada no sometida a la LOSNCP, el Demandar su nulidad, de ser el caso, no es competencia de la Procuraduría General del Estado”.

A foja 41, del Informe referido, se señalan las subsecuentes observaciones:

7.5. Al no existir certificación presupuestaria para las obligaciones financieras adquiridas dentro de los contratos suscritos, la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, inobservó los artículos 115 y 178 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas; y, por lo tanto, estos contratos estarían inmersos en la causal de nulidad contractual.

En virtud de las observaciones e incumplimientos evidenciados en el procedimiento de gestión delegada, realizado a través del Concurso de Asignación de Rutas, el señor Subprocurador General del Estado, manifestó que el análisis y conveniencia de iniciar una acción judicial de nulidad es competencia exclusiva del Gobierno del Distrito Metropolitano de Quito.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

Al respecto, es necesario mencionar que el mismo Subprocurador señaló que: *“Al tratarse de contratos generados bajo la modalidad de gestión delegada no sometida a la LOSNCP, el demandar su nulidad, de ser el caso, no es competencia de la Procuraduría General del Estado”*. En este sentido es indispensable señalar que el Municipio de Quito, en cumplimiento de los artículos 226 y 227 de la Constitución de la República, es el encargado de velar por el cumplimiento de la normativa en todos sus procesos, así como rectificar en el caso de que se hayan generado procesos que no cumplan con la ley, como es el caso de los contratos suscritos a consecuencia del proceso de concurso de rutas.

Por otra parte, en el desarrollo del Informe mencionado, en relación a la falta de *“Certificación Presupuestaria”* se señala: *“Conforme lo certifica la entidad, no existe certificación presupuestaria para las obligaciones financieras adquiridas en los contratos suscritos, por lo expuesto, la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, inobservó lo dispuesto en los artículos 115 y 178 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas incurriendo el Secretario de Movilidad en la infracción contemplada en la letra a) del artículo 179 del mencionado Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas. El no contar con la certificación presupuestaria de forma previa a la suscripción de los contratos determinaría la existencia de una causa de nulidad, conforme lo prescriben los artículos 1697, 1698 y 1699 del Código Civil; que son aplicables conforme el pronunciamiento del Procurador General del Estado contenido en oficio No.08507 de 13 de marzo de 2020. A tratarse de contratos generados bajo la modalidad de gestión delegada no sometida a la LOSNCP, el demandar su nulidad, de ser el caso, no es competencia de la Procuraduría General del Estado”*.

La aseveración señalada en el párrafo precedente se fundamenta en que, previo a iniciar el Concurso Público para la Asignación de Rutas del Distrito Metropolitano de Quito, bajo la modalidad de gestión delegada, los servidores y autoridades municipales no realizaron los cálculos y no contemplaron valores económicos que se requerían para presupuestar el financiamiento relacionado con la retribución económica de la tarifa, misma que se encuentra contemplada en las Bases (Foja 16), en el Pliego (foja (18) y contrato.

El pliego establece la obligatoriedad que tiene el Municipio en erogar los valores complementarios de las tarifas de transferencia hasta que se logre establecer el equilibrio financiero; así como realizar la asignación presupuestaria anual para cubrir los valores de las diferencias tarifarias, conforme lo establece el literal *“REDISTRIBUCIÓN DE LOS INGRESOS POR OPERADOR* (foja 18) que, en su parte medular, señala:

“El pago por la contraprestación de los servicios de transporte público se fundamenta en la delegación del servicios al operador privado (explotación bajo las condiciones del respectivo contrato) y de la distribución de los ingresos del SITP-DMQ por parte el Fideicomiso Global, los cuales serán complementados por la Municipalidad cubriendo los valores de tarifa menores que se pagaren en las transferencias o transbordos y la integración sin costo, según las definiciones establecidas en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020. Los valores que deberán ser



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

completados por la Municipalidad por efectos de las tarifas de transferencia que no paga de manera completa el usuario (...).

La Municipalidad erogará esos valores complementarios de las tarifas de transferencia hasta que se logre establecer el equilibrio financiero del SITP, cuya situación se mantendrá fijo el aporte correspondiente (...)

La municipalidad realizará la asignación presupuestaria anual correspondiente para cubrir los valores de las diferencias tarifarias que por integración se generaren dentro del modelo de distribución del SITP, en función de los informes técnicos que serán remitidos por el Administrador del Sistema, quien motivará dicha asignación ante las autoridades competentes."

En concordancia con lo señalado, los Contratos para operación del servicio de transporte público, en sus cláusulas novena relacionada con la "Distribución de ingresos por operadora", señalan que:

"El pago por la contraprestación de los servicios de transporte público se fundamenta en la delegación del servicios al operador privado (explotación bajo las condiciones del respectivo contrato) y de la distribución de los ingresos del SITP-DMQ por parte el Fideicomiso Global, los cuales serán complementados por la Municipalidad cubriendo los valores de tarifa menores que se pagaren en las transferencias o transbordos y la integración sin costo, según las definiciones establecidas en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020. Los valores que deberán ser completados por la Municipalidad por efectos de las tarifas de transferencia que no paga de manera completa el usuario. (...)

La Municipalidad erogará esos valores complementarios de las tarifas de transferencia hasta que se logre establecer el equilibrio financiero del SITP, cuya situación se mantendrá fijo el aporte correspondiente. (...)

La municipalidad realizará la asignación presupuestaria anual correspondiente para cubrir los valores de las diferencias tarifarias que por integración se generaren dentro del modelo de distribución del SITP, en función de los informes técnicos que serán remitidos por el Administrador del Sistema, quien motivará dicha asignación ante las autoridades competentes."

De lo expuesto se colige que, en el procedimiento del concurso público de rutas, realizado través de la figura de "Gestión delegada al Privado", se contempló en las bases, pliegos y contrato, una obligación económica por parte del GAD del Distrito Metropolitano de Quito, hacia el operador de servicio de transporte público, que responde a las diferencias no cubiertas por la recaudación de tarifa; obligación que se encuentra también prevista en la cláusula novena del contrato de operación.

6. Afectación a los intereses de orden general y superior



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

Desde el punto de vista técnico, existen varias aristas a tratar respecto a los contratos suscritos a consecuencia del concurso de rutas realizado, debiendo señalar como las principales:

Partiendo del análisis de que en el caso de los contratos suscritos en el 2021 y que son producto del concurso público, debieron contar con disponibilidad de fondos para la ejecución de las obligaciones por parte de los operadores, la suscripción estos contratos conlleva una grave afectación al interés general a nivel del Distrito Metropolitano de Quito, toda vez que al no existir recursos presupuestados y planificado dentro del DMQ, el Municipio no cuenta con la capacidad de pagar las obligaciones contraídas, lo cual conllevaría a la suspensión del servicio de transporte público por falta de pago.

Dentro de las rutas constantes en el concurso público no se tomó en consideración la superposición de rutas con contratos vigentes suscritos en el año 2017, 2018, 2019 con operadoras que se encuentran ya prestando el servicio, con los cuales ya se tiene derechos y obligaciones contraídas con el DMQ a través de la Secretaría de Movilidad.

Un ejemplo de este caso es la situación que se genera en la avenida Simón Bolívar a raíz del proceso de regulación establecido en la Ordenanza 128 sancionada el 25 de julio de 2016, que estableció la prohibición de nuevas asignaciones o contratos, no obstante, se adjudicó a otras operadoras esta ruta que cuenta con 11 operadores habilitados y operativos.

En este sentido, al existir la disposición expresa de la Procuraduría General del Estado de garantizar el transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito, la Secretaría de Movilidad en aplicación del Libro IV.2 de la Movilidad ha identificado varias normas que deben ser reformadas a fin de agilizar la implementación de los Sistema Inteligentes de Transporte, y contar con mecanismos adecuados para un mejor desarrollo y control del transporte público de pasajeros.

El martes 18 de octubre de 2022 se llevó a cabo la Sesión Extraordinaria No. 251 del Concejo Metropolitano, cuyo orden de día incluyó el primer debate sobre el proyecto de Ordenanza Metropolitana reformativa a varios artículos del Libro IV. 2 De la Movilidad del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito. (Informe de Comisión Nro. IC-CMO-2022-004). Durante dicha sesión las señoras Concejales Mónica Sandoval y Paulina Izurieta manifestaron su criterio respecto a la necesidad de generar la socialización del texto correspondiente a la iniciativa legislativa, con los operadores convencionales de transporte público.

Mediante Oficio No. GADDMQ-DC-VCBC-2022-0530-O de 22 de octubre de 2022, la doctora Brith Vaca, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito, recomendó al señor Alcalde Metropolitano: "DUODÉCIMO. - quiero hacer hincapié que es necesaria la participación de la ciudadanía en especial en estos temas tan sensibles, por eso se debe



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

exigir una difusión permanente de los proyectos normativos, por todos los canales de comunicación.”.

Con Oficio No. SM-2022-2731-O de 21 de noviembre de 2022, la Secretaria de Movilidad remitió al Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito el “INFORME SOBRE LA SOCIALIZACIÓN REALIZADA POR PARTE DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, RESPECTO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA DE REFORMA A LA ORDENANZA A VARIOS ARTÍCULOS DEL LIBRO IV.2 DEL CÓDIGO MUNICIPAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”.

Es importante señalar que la presente propuesta de reforma es necesaria dada las consideraciones antes enunciadas, principalmente con la finalidad de hacer efectivas las recomendaciones de la Procuraduría General del Estado, mismas que son de carácter obligatorio, por otro lado es indispensable dotar a las instituciones municipales de la base necesaria para que actúen en el ejercicio de sus competencias con el propósito de implementar las mejoras necesarias al servicio de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito.

De conformidad con las facultades que le atribuye el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, le corresponde al Concejo Metropolitano de Quito, conocer y aprobar la Ordenanza Metropolitana que establece la reforma al Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, Libro IV.2 de la Movilidad.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los informes Nos. IC-CMO-2022-004, de 05 de octubre de 2022; e, IC-CMO-2022-004, de 01 de diciembre de 2022, emitidos por la Comisión de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante “Constitución”), dispone: *“Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución”*;

Que, el artículo 227 de la Constitución, establece que: *“La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación”*;

Que, el artículo 238 de la Constitución, determina que: *“Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional”*;

Que, el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: *“(...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal (...)”*;

Que, el artículo 266 de la Constitución dispone: *“Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales”*;

Que, el artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante “COOTAD”), reconoce a los concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial;



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

Que, el literal q) del artículo 84 del COOTAD manda que: *"Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: "(...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de territorio. (...)"*;

Que, el inciso segundo del artículo 30.4 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial - LOTTTSV, señala lo siguiente: *"Los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales en el ámbito de sus competencias y dependiendo del modelo de gestión asumido, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes viales, estatales, urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su circunscripción territorial y jurisdicción"*; y,

Que, el artículo 56 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señala que: *"El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante el respectivo título habilitante a operadoras legalmente constituidas, sobre la base de un informe técnico de las necesidades definidas en el Plan de Rutas y Frecuencias aprobado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo con sus competencias, con base en el respectivo Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial"*.

En ejercicio de las atribuciones contenidas en los artículos 240 de la Constitución de la República del Ecuador; 7 y 87 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, expide la siguiente:

ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A VARIOS ARTÍCULOS DEL LIBRO IV. 2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo 1.- Sustitúyase el artículo 2587, por el siguiente:

"Art. 2587.- De la realización de concursos públicos para la asignación de Rutas. – Se celebrarán contratos para asignar rutas y frecuencias. El Administrador del Sistema realizará bajo su responsabilidad, el o los concursos públicos de nuevas rutas o paquetes de rutas, para lo cual, debe emitir previamente el instructivo técnico para su implementación a través del acto administrativo correspondiente, conforme lo dispuesto en el ordenamiento jurídico vigente. El/Los concurso/s contendrá/n al menos las siguientes etapas:

- 1. Informes Técnico, financiero (corrida financiera, punto de equilibrio), y legal de sustento;*
- 2. Certificación presupuestaria;*
- 3. Términos de referencia;*
- 4. Convocatoria pública;*



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

5. Recepción de ofertas;
6. Apertura de ofertas;
7. Convalidación;
8. Evaluación de ofertas;
9. Notificación de resultados;
10. Suscripción de contratos."

Artículo 2.- Sustitúyase el artículo 2589, por el siguiente:

"Art. 2589. - De la recepción de ofertas. - Las ofertas podrán ser presentadas por todos los interesados, públicos o privados, nacionales o extranjeros, determinadas en la convocatoria y en el formato establecido por el Administrador del Sistema, dentro del período habilitado en la convocatoria y adjuntando toda la documentación solicitada en la convocatoria pública, con los respaldos respectivos."

Artículo 3.- Sustitúyase el artículo 2590, por el siguiente:

"Art. 2590. - Apertura de ofertas. - La Comisión Técnica designada para el efecto por el Administrador del Sistema, en acto público presencial y/o virtual, procederá a la apertura de las ofertas que han sido recibidas conforme el orden de presentación y siempre garantizando la adecuada difusión. Todas las ofertas que cumplieren las condiciones y requisitos requeridos deberán ser publicadas en el portal institucional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y en al menos uno de los medios de comunicación social."

Artículo 4.- Sustitúyase el artículo 2593, por el siguiente:

"Art. 2593.-Resultados del Concurso Público. - El Administrador del Sistema procederá a notificar el acto administrativo con los resultados del concurso a cada uno de los oferentes y publicará los mismos con sus respectivos respaldos de calificación en la página web institucional."

Artículo 5.- Sustitúyase el artículo 2595, por el siguiente:

"Art. 2595. - Reestructuración y creación de nuevas rutas. – El Administrador del Sistema en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos será el encargado de elaborar, estructurar y/o actualizar el Plan de Estructuración de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, considerando a los subsistemas Metrobús-Q y Metro de Quito como la columna vertebral del Sistema Integrado de Transporte del DMQ. Para el efecto, deberá contar con los respectivos informes técnicos, financieros y legales que justifiquen la necesidad de cubrir la demanda de transporte público, creando nuevas rutas o mejorando las existentes, lo que deberá ser informado anualmente al Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito y al Concejo Metropolitano. Para el efecto, el procedimiento de asignación será el de concurso público, conforme el procedimiento establecido en los artículos anteriores."



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

Artículo 6.- Sustitúyase el artículo 2603, por el siguiente:

“Art. 2603.- Integración tarifaria. - La integración tarifaria consiste en la adopción de una estructura para pagos de servicios, que permita la utilización de varios medios tecnológicos, para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios.

Las especificaciones técnicas a utilizarse en los diferentes subsistemas de transporte deberán ser compatibles y totalmente interoperables con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), con la finalidad de facilitar la accesibilidad y disminuir los costos del servicio de transporte, así como lograr la eficiencia en la recaudación y disponer de mejores niveles de información para la planificación del Sistema. La integración tarifaria del SITP se logrará a través de la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte Público, por parte del Administrador del Sistema, conforme el cronograma establecido.”

Artículo 7.- Sustitúyase el artículo 2605, por el siguiente:

“Art. 2605.- Proceso de integración. - El proceso de integración física, operacional y tarifaria se realizará de manera progresiva, para lo cual, el Administrador del Sistema será el responsable de la elaboración del cronograma de implementación, su actualización y verificará su cumplimiento.”

Artículo 8.- Sustitúyase el artículo 2606, por lo siguiente:

“Artículo 2606.- La integración se ejecutará conforme las siguientes fases.- El cronograma de implementación establecido para la integración progresiva, se ejecutará considerando las siguientes fases:

- 1. Fase Primera de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q (Corredor Central Trolebús, Corredor Oriental Ecovía, Corredor Occidental Sur y Norte), y demás subsistemas administrados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, o quien haga sus veces; así como, los corredores que se encuentren integrados a las estaciones intermodales Metro.*
- 2. Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q (Corredor Central Trolebús, Corredor Oriental Ecovía, Corredor Occidental Sur y Norte), y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,*
- 3. Fase Tercera de Integración: Integración de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.”*

Artículo 9.- Sustitúyase el inciso primero del artículo 2608 por el siguiente:



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

“Art. 2608.- Asignación de las rutas o servicios de transporte público. - El Administrador del Sistema realizará el proceso para la asignación de las rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Estructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial incluyendo los sectores periféricos, mejorar los tiempos de viaje y optimizar la cantidad de transferencias, la calidad de los niveles de servicio y los costos de operación del sistema.”

Artículo 10.- Elimínese el numeral 3 y sustitúyase los numerales 4 y 5 del artículo 2609, por los siguientes:

“4. Las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y mantener, como base, controles de calidad del servicio en el transporte público de pasajeros basados en normas nacionales e internacionales, en los plazos y condiciones establecidos en las autorizaciones y contratos de operación, respectivamente.

5. La recaudación tarifaria que se produzca por efecto de los servicios de transporte público deberá ser centralizada a través de la constitución de un Fideicomiso Global que será responsable de dichos fondos, en el que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema y de los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, quienes tendrán la calidad de constituyente y constituyentes adherentes, respectivamente, y en el cual el Municipio tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dicho Fideicomiso Global y la mayoría de miembros de la Junta de Fideicomiso correspondiente.

La distribución de los pagos se determinará en el Fideicomiso Global de acuerdo a las instrucciones establecidas para el efecto por el Administrador del Sistema.

Consecuentemente, las operadoras dejarán de realizar los cobros de dinero en efectivo de los pasajes por parte de los usuarios, lo cual se realizará a través del Sistema Integrado de Recaudo. Adicional al Fideicomiso Global, constituido por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema, y al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, se establece que cada uno de dichos subsistemas constituirá su respectivo Fideicomiso Individual, para el cabal funcionamiento y operación del Sistema, para lo cual, el Fideicomiso Global y cada Fideicomiso Individual estarán debidamente interrelacionados.

Los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas podrán constituir un solo Fideicomiso Individual para la administración del recaudo. Previamente, cada empresa pública deberá remitir al Administrador del Sistema, los correspondientes informes de viabilidad técnica, financiera y legal.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

De igual forma, en cada Fideicomiso Individual el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dichos fideicomisos individuales y la mayoría de miembros de la Junta de tales fideicomisos individuales.

Previo a la integración tarifaria, los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados deberán constituir su Fideicomiso Individual.”

Artículo 11.- Sustitúyase los numerales 2, 16 y 20 del artículo 2811, por los siguientes:

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

16. Autoridad Delegante: Municipio del DMQ, representado por la Secretaría responsable de la movilidad o quien haga sus veces, en caso de utilizar el mecanismo de gestión delegada.

20. Operador de Red de Recarga: Personas autorizadas por el Administrador del Sistema que tienen la responsabilidad sobre los puntos donde se pueden realizar recargas y/o venta de los medios de pago.”

Artículo 12.- Sustitúyase el artículo 2819 por el siguiente:

“Art. 2819.- Del Sistema Integrado de Recaudo (SIR). - El SIR tiene como objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, durante la prestación de servicio de transporte público de pasajeros municipales y operadoras privadas en el DMQ, cuyo pago se efectuará a través de los medios establecidos por el Administrador del Sistema.”

Artículo 13.- Sustitúyase el primer inciso, así como las letras g) y h) del artículo 2820, por los siguientes:

“Artículo 2820.- Actores. - El diseño, implementación y operación del SIR comprende los procesos que lo soportan, una plataforma tecnológica y la participación activa de los actores del transporte público que incluye los municipales y privados, entre otros, cuyo papel y responsabilidad en la prestación de este servicio, se define a continuación:

g. El delegatario, la contratista o entidad 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 el Administrador del Sistema.”



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

Artículo 14.- Sustitúyase en el primer inciso del artículo 2822, por el siguiente texto:

“Artículo 2822.- De los medios de pago.- El SIR deberá integrar elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores, en este contexto, se establecerán los diferentes medios de pago para la tarifa, en los equipos 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”.

Artículo 15.- Refórmase en el artículo 2827, lo siguiente:

- En donde dice: *“(...) en los puntos registrados previamente ante la Autoridad”*, sustitúyase por una frase que diga: *“(...) en los puntos registrados conforme las condiciones y requisitos establecidos por el Administrador del Sistema mediante el respectivo acto administrativo”.*
- La frase: *“(...) que se hayan estipulado en el contrato de delegación”*, por una que diga: *“determinados por el Administrador del Sistema”.*

Artículo 16.- Sustitúyase el artículo 2836, por el siguiente:

“Artículo 2836.- Implementación .- El Administrador del Sistema de transporte público o quien haga sus veces, será el responsable de garantizar la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, mediante gestión propia a través de la adquisición de bienes y prestación de servicios realizada con base a los mecanismos de contratación pública o cualquier modalidad permitida por la legislación ecuatoriana y en cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por el Administrador del Sistema. Los operadores privados deberán contar, bajo su costo y responsabilidad, con la infraestructura tecnológica (software y hardware), que les permita integrarse a los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ.”

Artículo 17. - Sustitúyase el inciso segundo del artículo 2837, por los siguientes:

“El reparto a los participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, incluyendo al Delegatario, de aplicarse esta modalidad, se efectuará en función del mecanismo que determine el Administrador del Sistema, sobre la base de los servicios efectivamente prestados por parte de los Operadores de Transporte.

El incumplimiento de las disposiciones contempladas en el o los contratos suscritos con los operadores o delegatario, para el efecto, conllevará la aplicación de sanciones por incumplimiento de conformidad a lo establecido en el contrato, y determinado por el Administrador del mismo, quien debe velar por su debida ejecución, y de ser el caso aplicará las sanciones correspondientes, previo el debido proceso.”



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

Artículo 18.- Sustitúyase el artículo 2848, por el siguiente:

“Artículo 2848.- Control en la prestación del servicio.- Las actividades de control y evaluación de los componentes que conforman los Sistemas Inteligentes de Transporte, estarán a cargo del Administrador del Sistema, 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, para lo cual se observará el régimen jurídico metropolitano del servicio de transporte público de pasajeros.”

Artículo 19.- Sustitúyase el inciso final del artículo 2917, por el siguiente texto:

“El detalle de los costos establecidos en este artículo, se encuentran determinados en el “Anexo 1: Estructura Tarifaria. (Subanexo 1.1 – Componentes Costos Buses Convencionales; Subanexo 1.2 – Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural)”. El mismo que será actualizado por el Administrador del Sistema en los términos previstos en el ordenamiento jurídico nacional vigente, y deberá ser puesto en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación.”

Artículo 20.- Sustitúyase el artículo 2923, por el siguiente:

“Art. 2923. - Administración de los ingresos operacionales y no operacionales. - Cada Subsistema gestionado por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, bajo su responsabilidad, deberán constituir su propio Fideicomiso Individual con la finalidad de manejar y administrar los ingresos operacionales y no operacionales provenientes de su actividad.

A su vez el Administrador del Sistema, constituirá un Fideicomiso Global al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, con el propósito de que administre los recursos provenientes del Sistema Integrado de Recaudo y los ingresos no operacionales.

Corresponderá al Administrador del Sistema la creación del fondo de equilibrio tarifario, mismo que será manejado por el fideicomiso global con el propósito de contribuir a la sostenibilidad de la tarifa socialmente justa en el SITP.

La constitución del Fideicomiso Global, condiciones e instrucciones, administración, distribución, porcentaje de participación y otros serán responsabilidad del Administrador del Sistema, cuya implementación se sujetará al cronograma de integración emitido por dicho Administrador.”

Artículo 21.- Sustitúyase el artículo 2931, por el siguiente:

“Art. 2931.- Del Sistema de Recaudo (SIR).- El SIR tiene como objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, durante la prestación del servicio de transporte público de



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, cuyo pago se efectuará a través de medios de pago tecnológicos definidos, 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 el Administrador del Sistema.

La implementación del SIR integrará a todos los operadores del transporte público, a través del pago de la tarifa con medios de pago electrónico, previamente definidos y se efectuará con base en las normas, lineamientos, políticas y criterios de homologación definidos por el Administrador del Sistema.

Las Operadoras tienen la obligación de implementar 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; así como en los manuales, instructivos y procedimientos operativos que debe emitir el Administrador del Sistema.”

DISPOSICIONES TRANSITORIAS:

PRIMERA. - Se establece un plazo de hasta dieciocho (18) meses contados desde la sanción de la presente Ordenanza, para que el Administrador del Sistema, realice la revisión y análisis de la operación en superficie, y ejecute las acciones administrativas necesarias a fin de garantizar la cobertura y continuidad en la provisión del servicio de transporte público a los ciudadanos en el Distrito Metropolitano de Quito. El Administrador del Sistema, actualmente la Secretaría de Movilidad, durante este período implementará la Fase Primera detallada en el artículo 2606 reformado, estableciendo en su cronograma la implementación progresiva de los componentes de todas las fases, conforme las condiciones jurídicas presentadas. Dentro del plazo de seis meses (06) contados desde la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad deberá presentar al Concejo Metropolitano un informe que detalle los avances y el estado de las acciones administrativas ejecutadas para el cumplimiento de la presente disposición.

SEGUNDA. - Previo al inicio de la operación comercial del Subsistema Metro de Quito, bajo su responsabilidad exclusiva, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito podrá establecer un período destinado a la adaptación y formación de la ciudadanía con las instalaciones y funcionamiento del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito.

TERCERA. - El Administrador del Sistema, actualmente la Secretaría de Movilidad, en el término de hasta 45 días contados desde la sanción de la presente Ordenanza, deberá emitir el cronograma de integración progresiva del SITP.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

CUARTA. – Disponer a la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, en coordinación con la Secretaría de Movilidad, desarrolle un proyecto normativo referente a los derechos, obligaciones y prohibiciones de los usuarios del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, así como el régimen sancionatorio aplicable, para cuyo efecto, se fija el plazo de un (01) mes para la presentación de dicho cuerpo normativo.

DISPOSICIONES GENERALES:

PRIMERA. - Todos los operadores que forman parte del Sistema Integrado de Transporte Público deberán cumplir obligatoriamente los índices de calidad de servicio, así como las obligaciones contractuales contraídas con el Administrador del Sistema, responsable de remitir el informe semestral de cumplimiento al Concejo Metropolitano.

SEGUNDA. - El Administrador del Sistema, actualmente la Secretaría de Movilidad, deberá considerar, previo la ejecución de cualquier acto administrativo, la situación jurídica de los contratos adjudicados mediante Resolución SM-2021-124, hasta que se resuelvan los procesos judiciales instaurados por la Municipalidad. Para el efecto no podrá disponer de dichos paquetes materia de la *litis*; de igual manera, las mismas consideraciones se deberán aplicar respecto al Corredor Simón Bolívar, conforme las disposiciones contenidas en las Ordenanzas Metropolitanas No. 128 de 25 de julio de 2016 y No. 006 de 03 de octubre de 2019.

TERCERA. - Disponer a la Secretaría de Movilidad, en el término máximo de 90 días, contados desde la sanción de la presente Ordenanza, proceda con la revisión y corrección, de ser el caso, del Anexo 2 "Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural", a fin de que guarde concordancia con el mecanismo de cálculo contenido en dicho anexo. Dicho análisis deberá ser puesto en consideración del Concejo Metropolitano.

CUARTA. - Modificar la denominación de los "Anexos del artículo 2: Estructura Tarifaria. (Anexo 1 – Componentes Costos Buses Convencionales; Anexo 2 – Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural)", por la siguiente: "Anexo 1: Estructura Tarifaria. (Subanexo 1.1 – Componentes Costos Buses Convencionales; Subanexo 1.2 – Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural)".

Disposición Derogatoria. - Deróguese los Anexos del artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana 017-2020, y, por tanto, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito: Anexo 1.- Cronograma, Anexo 2.- Plan de Reestructuración de rutas, Anexo 3.- Propuesta de Lineamientos Generales Fideicomiso.

Disposición Final. - La presente Ordenanza Metropolitana entrará en vigencia a partir de su sanción.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 046-2022

Dada, en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, a los ocho días del mes de diciembre de dos mil veintidós.

Ab. Pablo Antonio Santillán Paredes
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

En mi calidad de Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifico que la presente ordenanza fue discutida y aprobada por el Concejo Metropolitano de Quito, en dos debates, en sesiones Nos.: 251 extraordinaria, de 18 de octubre de 2022; y 259 extraordinaria, de 08 de diciembre de 2022.

Ab. Pablo Antonio Santillán Paredes
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO. - Distrito Metropolitano de Quito,
09 de diciembre de 2022.

EJECÚTESE:

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el 09 de diciembre de 2022.

Ab. Pablo Antonio Santillán Paredes
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO