



Oficio Nro. GADDMQ-AM-2022-0818-OF

Quito, D.M., 17 de mayo de 2022

Asunto: Propuesta de reforma al Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito referente al LIBRO IV. 2 de la Movilidad

Señor Abogado
Pablo Antonio Santillan Paredes
Secretario General
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

En mi calidad de Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito y, en ejercicio de la facultad prevista en el literal d) del artículo 90 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, de conformidad con los artículos 12 y 13 de la Resolución No. C- 074 de 8 de marzo de 2016, referentes a la iniciativa legislativa y el procedimiento para el tratamiento de ordenanzas, remito en adjunto el proyecto de **“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A VARIOS ARTÍCULOS DEL LIBRO IV. 2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO ”**.

Tomando en cuenta que el presente proyecto atañe al ámbito de gestión de la Comisión de Movilidad, y que la situación regulada en éste, exige un tratamiento inmediato, me permito solicitarle que, verificado el cumplimiento de las formalidades exigidas para el efecto, remita a la referida Comisión para su procesamiento.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Dr. Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
ALCALDE METROPOLITANO
ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-AM-2022-0818-OF

Quito, D.M., 17 de mayo de 2022

Referencias:

- SM-2022-0243

Anexos:

- Proyecto de Ordenanza Reformativa a varios artículos Libro IV.2 Movilidad.docx

Copia:

Señor Arquitecto
Ricardo Alberto Pozo Urquiza
Secretario - FD3
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Gabriela Alejandra Mendieta Jara	gm	AM-AA	2022-05-16	
Aprobado por: Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo	smgi	AM	2022-05-17	



Firmado electrónicamente por:
SANTIAGO MAURICIO
GUARDERAS IZQUIERDO



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Consejo Nacional de Competencias, con Resolución Nro. 006-CNC-2012, de 26 de abril de 2012, resolvió transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, para lo cual clasificó a los gobiernos municipales en modelos de gestión, categorizando al Distrito Metropolitano de Quito en el modelo de gestión “A”, encargándole la competencia en planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. El Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución Nro. 003-CNC-2014, de 22 de septiembre de 2014, ratificó la Resolución antes indicada.

Es así, que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es titular de la competencia exclusiva en materia de planificación, regulación y control en materia de tránsito y transporte terrestre en su jurisdicción territorial, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, resultando necesario contar con una estructura adecuada y favorable para la eficiencia del transporte público de pasajero.

Una de las claves del proceso de transformación y modernización del Distrito Metropolitano de Quito es la reconfiguración de su Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros, con el propósito de que garantice y provea a todos los habitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad; siendo obligación de todos los participantes del Sistema arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para conseguir que los servicios y los elementos físicos, operativos y financieros se integren.

Es cierto que la ciudad de Quito, tras la puesta en servicio en 1995 del Corredor Central Trolebús ha venido conformando un sistema de capacidad media (Metrobús-Q) con ciertas dosis de integración (troncales – alimentadoras de un mismo corredor y ciertos corredores entre sí), lo que ha supuesto un ejemplo para otras ciudades del entorno. Sin embargo, y de acuerdo con la valoración de la situación actual del sistema de transporte público de Quito, puede afirmarse que el modelo actual de movilidad se encuentra agotado y sin la capacidad de reacción necesaria para afrontar con garantías de éxito los retos de futuro.

La Secretaría de Movilidad, rectora en materia de movilidad, determinó que la mayoría de la población usa el transporte público como modo de movilización motorizado, por lo que mejorar y ordenar el Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, supone realizar mejoras en beneficio de la mayoría de la población, por lo que es prioritario generar medidas orientadas a mejorar el servicio, en función de las necesidades de los usuarios del transporte público, así como propiciar el incremento del uso del transporte público por parte de la población, en detrimento del uso del vehículo particular.

El jueves 27 de mayo de 2021, la Secretaría de Movilidad del Municipio de Quito, en el marco de lo establecido en la Ordenanza Metropolitana Nro.017-2020, lanzó el “Concurso público de asignación de rutas del transporte público del Distrito

Metropolitano”, adjudicando mediante Resolución No. SM-2021-124 de 29 de junio de 2021 los paquetes de rutas que corresponden al Norte de Quito, y declarando parcialmente desierto el concurso público, dando como resultado la no adjudicación de una parte de las rutas, y con ello, una afectación a los usuarios de recibir el servicio de transporte público de pasajeros, toda vez que el crecimiento de la ciudad en estos últimos años no responde a la reestructuración de rutas realizada en el año 2020, por lo que es necesario contar con normativa que permita cubrir las necesidades de la ciudadanía en el transcurso del tiempo.

La Secretaría de Movilidad en aplicación del Libro IV.2 de la Movilidad ha identificado varias normas que deben ser reformadas a fin de que permita agilizar la Implementación del Sistema Integrado de Transporte así como los procesos internos de la Secretaría de Movilidad, por lo cual resulta imprescindible que exista el mecanismo jurídico adecuado para un mejor desarrollo y control del transporte público de pasajeros.

PROYECTO

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los informes No. Xxx de la Comisión de Movilidad....

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;
- 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 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 que le confieren los artículos 87, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, 8 de la Ley de Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito:

EXPIDE:

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

Art. 1.- Sustitúyase el artículo 2548 por el siguiente texto:

Art. 2548.- Del concurso público para la asignación de Rutas. - El Administrador del Sistema será el responsable de realizar el o los concursos públicos de nuevas rutas o paquetes de rutas, para lo cual deberá emitir el instructivo para su implementación.

El/Los concurso/s contendrá/n al menos las siguientes etapas:

- 1. Convocatoria pública.*
- 2. Recepción de ofertas.*
- 3. Apertura de ofertas.*
- 4. Convalidación.*
- 5. Evaluación de ofertas.*
- 6. Notificación de resultados.*
- 7. Suscripción de contratos.*

Art. 2.- Sustitúyase el artículo 2550 por el siguiente texto:

Art. 2550. - De la recepción de ofertas. - Las ofertas podrán ser presentadas por todos los interesados, públicos o privados, nacionales o extranjeros, determinadas para el efecto en el formato establecido por el Administrador del Sistema, dentro del periodo habilitado en la convocatoria y adjuntando toda la documentación solicitada en la convocatoria pública, con los respaldos respectivos.

Art. 3.- Sustitúyase el artículo 2551 por el siguiente texto:

Art. 2551. - Apertura de ofertas. - La Comisión Técnica designada para el efecto en acto público ya sea de manera física y/o virtual apertura las ofertas que han sido recibidas, conforme resultare procedente y siempre garantizando la adecuada difusión. Todas las ofertas que cumplieren las condiciones

requeridas deberán ser publicadas en el portal institucional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y en al menos uno de los medios de comunicación social.

Art. 4.- Sustitúyase el artículo 2554 por el siguiente texto:

*Art. 2554. – **Resultados del Concurso Público.** - El Administrador del Sistema procederá a publicar en la página institucional del Administrador del Sistema los resultados de la calificación del concurso público; adicionalmente notificará los resultados del concurso a cada uno de los oferentes.*

Art. 5.- Sustitúyase el artículo 2556 por el siguiente texto:

*Art. 2556. - **Reestructuración y creación de nuevas rutas.** – El Administrador del Sistema en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos será el encargado de reestructurar y/o actualizar el Plan de Reestructuración de Rutas, para lo cual deberá contar con los respectivos informes técnicos, financieros y legales que justifiquen la necesidad de cubrir una nueva demanda de transporte público, lo que deberá ser informado 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.

Art. 6.- Sustitúyase el artículo 2559 por el siguiente texto:

*Art. 2559. - **Componentes de la integración.** - La integración física, tarifaria y operacional se aplicará a los elementos y/o componentes operacionales vinculados a los Subsistemas de Transporte Convencional, Metrobús-Q, Metro de Quito, y otros que se crearen.*

Art. 7.- Sustitúyase el inciso segundo del artículo 2561 por el siguiente texto:

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

Art. 8.- Sustitúyase el numeral 1 del artículo 2560 por el siguiente texto:

1. Administrador del Sistema u Autoridad Única.

Art. 9.- Sustitúyase el artículo 2564 por el siguiente texto:

*Art. 2564.- **Integración tarifaria.** - La integración tarifaria consiste en la adopción de una estructura de pagos de los servicios, a través de la utilización de varios medios incluidos los tecnológicos para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los*

usuarios, que bajo especificaciones técnicas compatibles sean totalmente interoperables con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), con la finalidad de facilitar la accesibilidad y disminuir los costos del servicio de transporte, así como lograr la eficiencia en la recaudación y disponer de mejores niveles de información para la planificación del Sistema.

Art. 10.- Sustitúyase el artículo 2566 por el siguiente texto:

*Art. 2566.- **Proceso de integración.**- El proceso de integración física, tarifaria y operacional se realizará de manera progresiva, para lo cual el Administrador del Sistema será el responsable de la elaboración y la verificación del cumplimiento del cronograma de implementación de las fases de integración.*

La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:

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

Art. 11.- Sustitúyase el numeral 2 y 3 del artículo 2567 por el siguiente texto:

*2.- **Fase Segunda de Integración:** Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,*

*3.- **Fase Tercera de Integración:** Integración de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.*

Art. 12.- Sustitúyase el inciso primero del artículo 2569 por lo siguiente:

*Art. 2569.- **Reestructuración de rutas.** - El Administrador del Sistema realizará el proceso para la asignación de las rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, 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 en general la calidad de los niveles de servicio; así como, optimizar los costos de operación del sistema.*

Art. 13.- Elimínese el numeral 3 del artículo 2570 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito .

Art. 14.- Reenumérese los numerales 4 y 5 por numeral 3 y numeral 4 del artículo 2570 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito

Art. 15.- Refórmese el numeral 3 y numeral 4 del artículo 2570 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por lo siguiente:

3. Las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y mantener, como base, con 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.

4. 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 custodio de dichos fondos, en el que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema y de los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, 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 lo a las instrucciones establecidas para el efecto.

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.

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.

Art. 16.- Refórmese los numerales 2, 16 y 20 del artículo 2772 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por los siguientes:

2. Administrador del Sistema o Autoridad Única: *Entidad, institución, órgano u organismo encargada 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 su delegado, en caso de utilizar el mecanismo de gestión delegada.*

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

Art. 17.- Sustitúyase en primer inciso del artículo 2780 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

Artículo 2780.- 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 de los medios de pago establecidos por la Secretaría responsable de la Movilidad.*

Art. 18.- Sustitúyase las letras g) y h) del artículo 2781 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por los siguientes:

Artículo 2781.- 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:*

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.

Art. 19.- Sustitúyase en el primer inciso del artículo 2783 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

Artículo 2783.- De los medios de pago.- *El SIR deberá integrar elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores, en este contexto, se establecerán los medios 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.*

Art. 20.- Refórmese el artículo 2788 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

Artículo 2788.- 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 determinados por la Secretaría encargada de la Movilidad.

Art. 21.- Sustitúyase en el artículo 2797 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

Artículo 2797.- 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, mediante gestión propia a través de la adquisición de bienes y servicios realizada con base a los mecanismos de contratación pública o modalidad permitida por la legislación ecuatoriana de acuerdo a lo previsto en la presente ordenanza y en cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por la Secretaría responsable de la Movilidad.*

Art. 22.- Refórmese el inciso segundo del artículo 2798 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente:

Artículo 2798.- Distribución de recursos.- (...).

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 la Secretaria responsable de la Movilidad, 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 de Contrato, quien debe velar por la ejecución del mismo, y de ser el caso generar las alertas e informar las autoridades de la Secretaría a cargo de la Movilidad y la Alcaldía, todo aquello que se considere contrario a los intereses institucionales o que dificulte el normal desarrollo del contrato, a fin de garantizar la continuidad del servicio.

Art. 23.- Sustitúyase en el artículo 2809 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

Artículo 2809.- 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.

Art. 24.- Refórmese el artículo 2877 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

*Art. 2877. - **Metodología para el cálculo de tarifas.**- El Administrador del Sistema deberá determinar la metodología a aplicarse para el cálculo de tarifas debiendo 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.*

Art. 25.- Refórmese el inciso tercero del artículo 2878 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

El detalle de los costos establecidos en este artículo, serán determinados por el Administrador del Sistema quien emitirá el respectivo acto administrativo motivado con el detalle de los mismos.

Art. 26.- Refórmese el artículo 2879 por el siguiente texto:

*Art. 2879.- **Esquema de Tarifas sin integración.** – El administrador del sistema será el encargado de establecer y/o actualizar las tarifas de los siguientes subsistemas:*

a) subsistema de transporte público convencional intracantonal urbano

b) Subsistema Metrobús-Q del Distrito Metropolitano de Quito.

c) 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.

d) Subsistema de transporte público convencional intracantonal combinado y rural.

A los valores de las tarifas 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.

Art. 27.- Sustitúyase el artículo 2884 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente:

***Art. 2884. - Administración de los ingresos operacionales y no operacionales.** Cada Subsistema gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privado, 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.

La constitución del Fideicomiso Global, condiciones e instrucciones, administración, distribución, porcentaje de participación y otros serán responsabilidad del Administrador del sistema.

Disposición Transitoria - La Secretaría de Movilidad, en el término de 30 días contados a partir de la sanción de la presente ordenanza, realizará la revisión y actualización que corresponda, e informará al Concejo Metropolitano las acciones realizadas sobre lo dispuesto en la presente ordenanza.

Disposición General Única.- Corresponderá a la Secretaría de Movilidad en el marco de sus competencias como ente rector y administrador del sistema, instrumentar y establecer los instructivos o directrices que permitan el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente ordenanza.

Disposición Final.- La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y en la página web institucional.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito.

PROYECTO