

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA
COMISIÓN DE MOVILIDAD
MIÉRCOLES 18 DE NOVIEMBRE DE 2015**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los dieciocho días del mes de noviembre del año dos mil quince, en la sala de sesiones de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, siendo las 10h20, se instalan en sesión extraordinaria, los concejales miembros de la comisión: Abg. Sergio Garnica; Abg. Daniela Chacón Arias; y, Lic. Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

Se registra la asistencia de los siguientes funcionarios municipales: Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad; Dra. Alexandra Pérez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Dr. Mauricio Anderson, Gerente de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; Abg. Piedad Pazmiño e Ing. Jorge Crespo, funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; Abg. Alejandra Pozo, funcionaria de la Secretaría de Movilidad; Abg. Juan Carlos, funcionario de la Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros; Abg. Ángel Armijos, funcionario del despacho de la concejala Daniela Chacón Arias; Abg. Rosario Moreno, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Abg. Ana Zambrano, funcionaria del despacho del concejal Sergio Garnica; Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del concejal Carlos Páez Pérez; y, Srta. Nathalie Allauca, funcionaria del despacho del concejal Eddy Sánchez.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario; y, da lectura al orden del día, el mismo que es aprobado.

Conocimiento del proyecto de ordenanza que regula la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, a cargo del Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Explica que dentro del plan de mejoramiento del transporte público que promueve el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, una de las estrategias es conseguir que el ciudadano perciba al sistema de transporte público colectivo como eficaz, sencillo de usar y homogéneo.

La percepción de los usuarios del servicio de transporte público es que no existe un servicio de calidad y es prioridad de la actual administración mejorar esta situación, por lo que las herramientas tecnológicas son fundamentales para facilitar y acelerar la construcción de sistemas de transporte integrales y homogéneos, particularmente los sistemas de cobro de tarifa que faciliten el ingreso de los pasajeros, disminuyan el tiempo de acceso de los usuarios, permitan la reducción de la evasión y fraude, y brinden información confiable y oportuna sobre

el comportamiento de la demanda. En este sentido, se creó una propuesta del proyecto de ordenanza de acuerdo al siguiente detalle:

- 40 artículos.
- **Capítulo I:** objeto, competencia y definiciones.
- **Capítulo II:** de los sistemas inteligentes de transporte.
- **Capítulo III:** de la operación de los sistemas.
- **Capítulo IV:** de la concesión.
- **Capítulo V:** del control, evaluación y fiscalización.
- 4 Disposiciones Generales.
- 1 Disposición Final.

Realiza la presentación sobre el tema en referencia, misma que se adjunta al acta como anexo No. 1.

Concejal Abg. Sergio Garnica: Sobre el artículo 35 del proyecto, relacionado con el proceso del concurso público competitivo de ofertas, el mismo que tiene varias etapas, consulta por qué se detallan las etapas, si están dentro del sistema de contratación pública y si hay una convalidación no se estaría siendo excluyentes frente a la misma, por lo que sugiere que para evitar lo señalado se incluya en el párrafo del proceso del concurso público competitivo de ofertas, que el mismo *"abarcará, entre otras, las siguientes etapas"*, de modo tal que no sea excluyente en ese tema, para no tener la posibilidad de que si se abre una etapa de convalidación se tenga inconvenientes.

En el mismo artículo, solicita se explique quiénes son parte de la comisión técnica, ya que se habla del Alcalde o su delegado y el Secretario de Movilidad, por lo que se debería precisar este tema, además de los rubros para el diseño de compuertas, el sistema de torniquetes y todo lo que implica el montaje estructural.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Explica que es un sistema de concesión integral, el recaudo lo maneja un operador, es decir, el Sistema Integrado de Recaudo (SIR); Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE); Sistema de Información al Usuario (SIU), deben tener los mejores equipos tecnológicos a través de una integración, y se busca que sea un consorcio quien maneje todo el sistema de una manera integral, el Municipio lo único que hace es dar los lineamientos y las políticas, además del reparto a diferentes actores, como por ejemplo en la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, donde todo el recaudo es para la misma, pero cuando son corredores privados el acuerdo es determinar los porcentajes de cada una de las operadoras que son parte del corredor y dar la instrucción al fideicomiso, a través del consorcio.

Por otra parte, en lo referente al artículo 35, señala que no es un tema de contratación pública ni está sujeto a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, sino que se trata de una concesión de seguimiento propio de lo que sería un concurso, que por lo general las concesiones en el Ecuador son por medio de la prensa, preparación de la bases, publicación de la convocatoria, etc.; pero, considera que se debería poner "entre otros" y si hay convalidación o cualquier otra figura, se harían los ajustes necesarios.

En cuanto a la comisión técnica, manifiesta que se detallará quienes conformarán la misma a fin de que no haya ningún tipo de dudas; y, con respecto a los rubros, señala que como la concesión es integral, el hardware, software y comunicaciones del SIR, incluye torniquetes o validadores de personas dentro de los buses.

Concejala Abg. Daniela Chacón Arias: Manifiesta que es importante, y por lo tanto debe tener consistencia en el proyecto de ordenanza, el artículo 6, numeral 5, del proyecto, que trata sobre la integración tarifaria, ya que una política tarifaria no necesariamente implica integración de tarifa, por lo que recomienda analizar cuando se cuente con todos los elementos de juicio para definir cuál será la política y si es necesaria una integración.

Solicita que en relación con los sistemas SIR, SAE y SIU, los textos sean claros respecto de cómo va hacer el uso de la información, quien será el propietario en cada uno de los sistemas, y cuáles son las implicaciones de la propiedad de esa información.

Finalmente, sobre el artículo 18, manifiesta que no está claro quién gestiona la Administración y cuáles son las responsabilidades de gestión, por lo que solicita al Secretario de Movilidad se detalle en el mencionado artículo.

Concejal Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Manifiesta que se cuenta con tiempo para revisión del proyecto normativo, a fin de darle mayor presencia a lo que es el Municipio de Quito, como ente rector y quien va a tutelar el sistema, que si bien es cierto es una concesión pero la normativa que lo establece debe estar bien desarrollada; en este sentido, sugiere incluir una disposición transitoria que establezca un lapso de 60 días desde la aprobación de la ordenanza, a fin de reglamentarla adecuadamente para que se pueda operar y aplicar la misma.

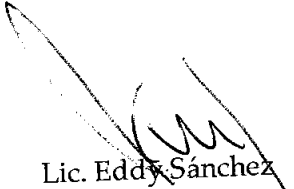
Por otra parte, respecto de los artículos 14, 15, 16 y 17, sugiere valorar si técnica y jurídicamente conviene que estos aspectos estén dentro de un reglamento, por lo que sería bueno excluir estos temas de la ordenanza y se consideren en la norma técnica de aplicación de la ordenanza.

Finalmente, solicita a los miembros de la comisión enviar las observaciones al proyecto normativo, por escrito, a su despacho en el plazo de 8 días, a fin de procesar las mismas en una próxima sesión y remitir el texto al Procurador.

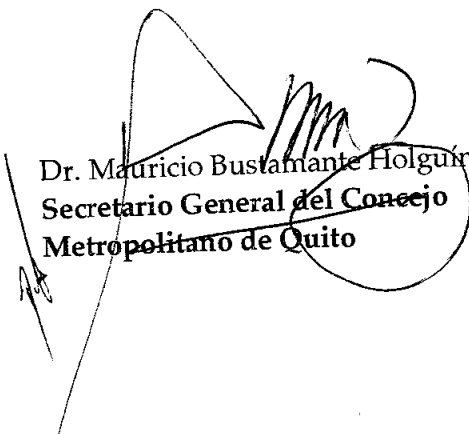
Resolución:

La Comisión de Movilidad, luego de conocer la presentación del Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad, sobre el proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula la Implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, **resuelve:** solicitar al Dr. Gastón Velásquez, Procurador Metropolitano, remita para conocimiento de la comisión su informe legal sobre el referido proyecto de Ordenanza, en el plazo de 3 días a partir de la notificación de la presente resolución.

Siendo las 11h08, y habiéndose tratado el único punto del orden del día, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.


Lic. Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión
de Movilidad

MH


Dr. Mauricio Bustamante Holguín
Secretario General del Concejo
Metropolitano de Quito

ANEXO No. 1

~~CA~~



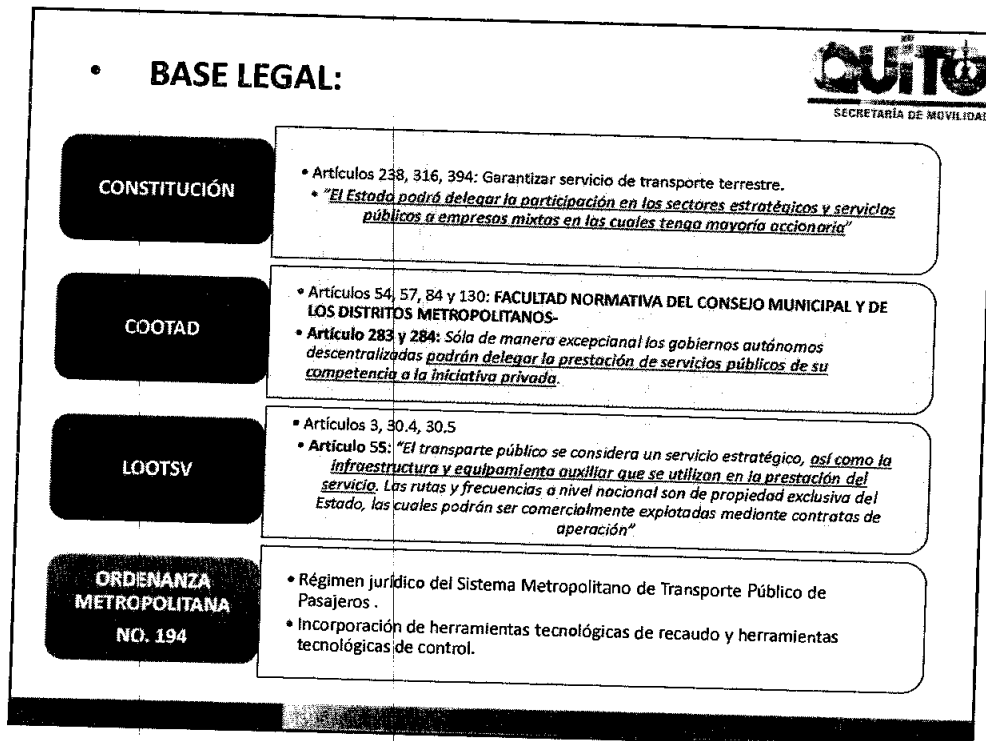
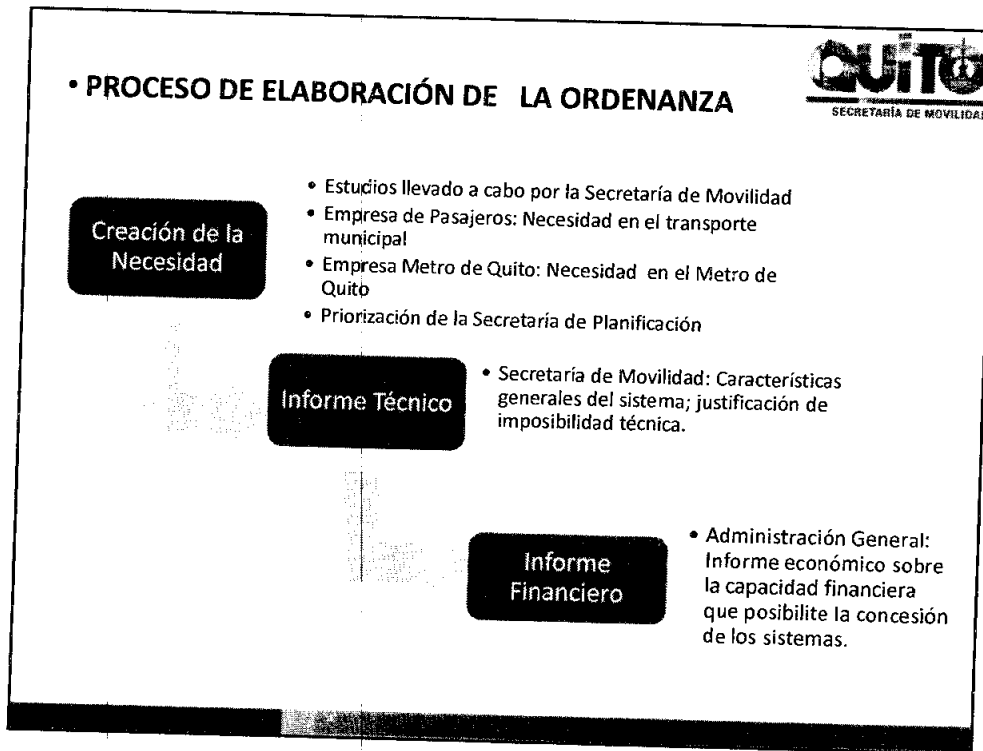
**IMPLEMENTACIÓN
SIR, SAE y SIU
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO
DEL DISTRITO METROPOLITANO DE
QUITO**

Noviembre de 2015



• ANTECEDENTES:

- I. Dentro del mejoramiento del transporte público que promueve el MDMQ, una de las estrategias es conseguir que el ciudadano perciba al sistema de transporte público colectivo como eficaz, sencillo de usar y homogéneo.
- I. La percepción de los usuarios del servicio de transporte público es que **NO EXISTE UN SERVICIO DE CALIDAD** y es prioridad de la actual administración mejorar esta situación.
- I. Las herramientas tecnológicas son fundamentales para facilitar y acelerar la construcción de sistemas de transporte integrales y homogéneos, particularmente los sistemas de cobro de tarifa que facilitan:
 - ✓ El ingreso de los pasajeros
 - ✓ Disminuyen el tiempo de acceso de los usuarios
 - ✓ Reducción de la evasión y fraude
 - ✓ Información confiable y oportuna sobre el comportamiento de la demanda.



• **PROYECTO DE ORDENANZA**



CONTENIDO:

- ✓ 40 artículos
- CAPÍTULO I: OBJETO, COMPETENCIA Y DEFINICIONES**
- CAPÍTULO II: DE LOS SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE**
- CAPÍTULO III: DE LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS**
- CAPÍTULO IV: DE LA CONCESIÓN**
- CAPÍTULO V: DEL CONTROL, EVALUACIÓN Y FISCALIZACIÓN**
- ✓ 4 Disposiciones Generales
- ✓ 1 Disposición Final

• **PROYECTO DE ORDENANZA**



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, cuya instalación en todos los elementos es obligatoria (estaciones, paradas y unidades de transporte).

Establece además las disposiciones y condiciones para su implementación, operación, control y evaluación, así como el mecanismo para la concesión de la operación de estos sistemas, mediante la delegación a la iniciativa privada.

ÁMBITO DE APLICACIÓN:

Se aplicarán integralmente a todo el Sistema, particularmente en lo referente a las actividades de diseño, suministro, instalación, configuración, pruebas y puesta a punto de todos los elementos que los componen.

SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE



- **SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO (SIR)**

Es un sistema que busca la eficiencia y mejoramiento de la productividad global del transporte al integrar tecnologías en electrónica, informática y de comunicaciones. Se basa en la utilización de una única tarjeta inteligente como medio de pago.

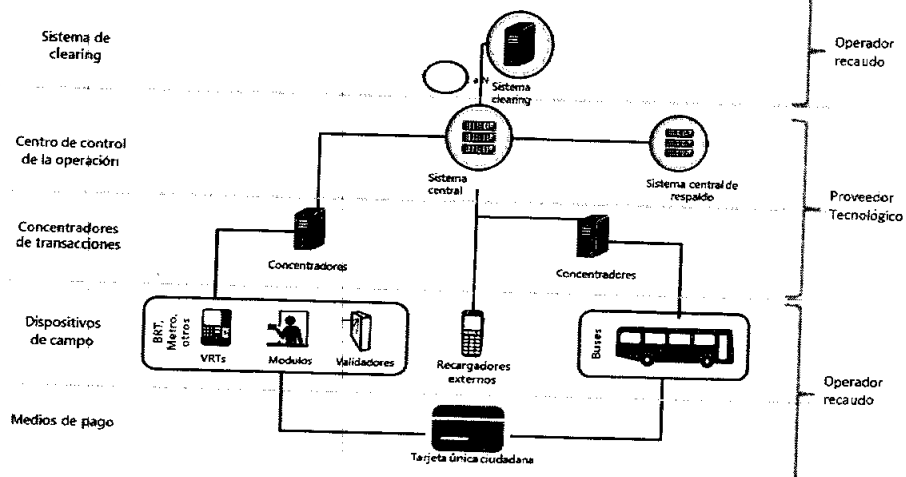
- **SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN (SAE)**

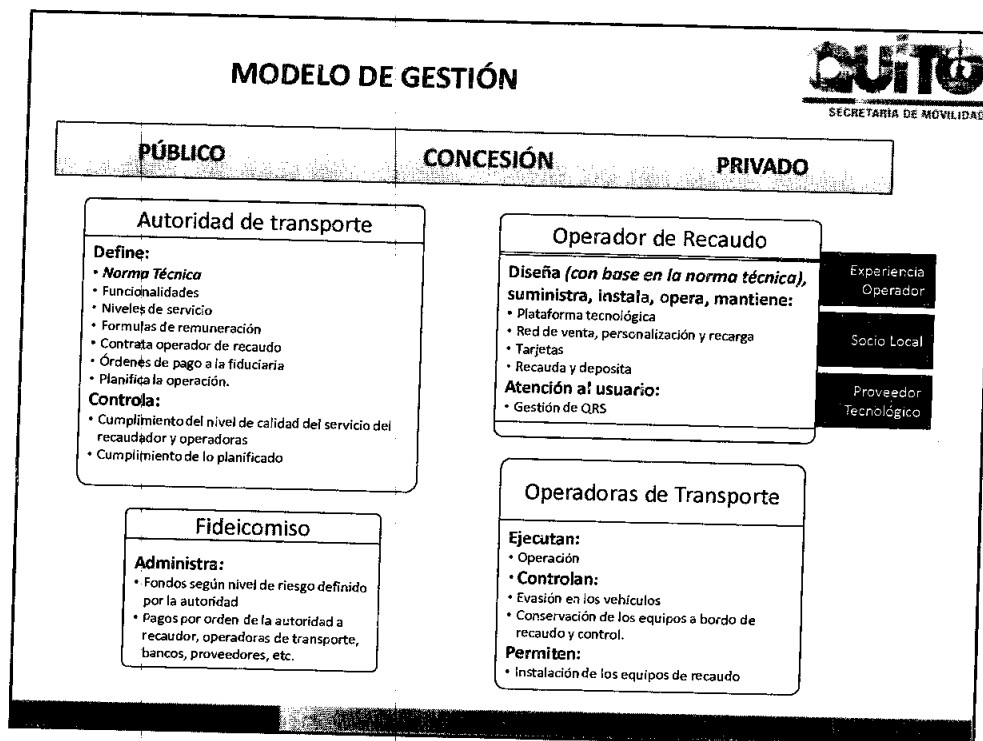
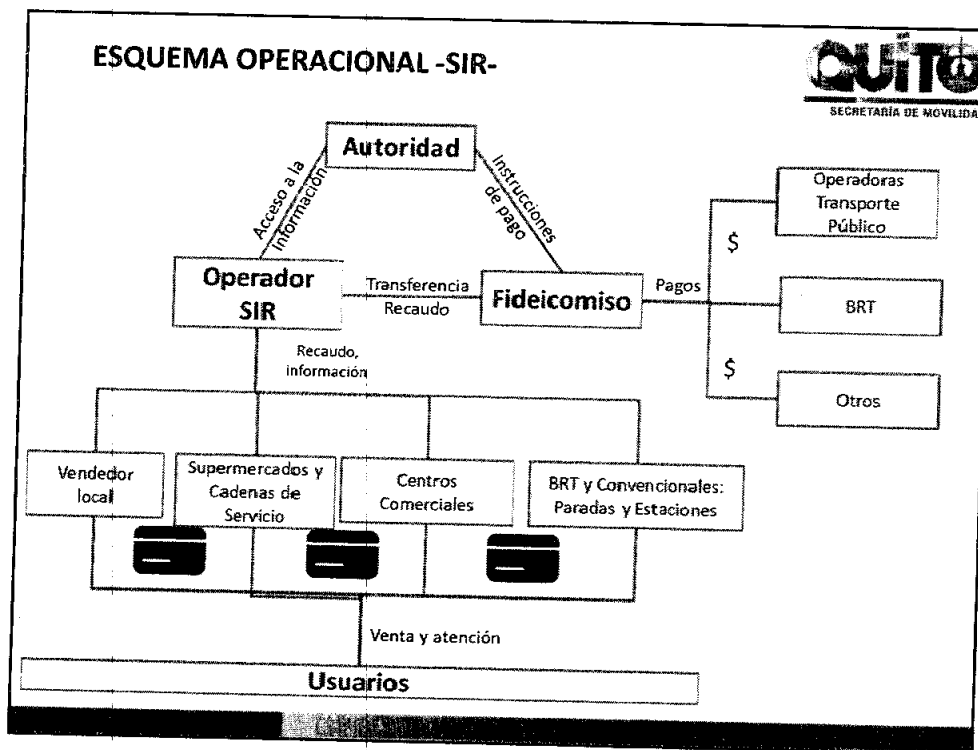
Sistema complementario que permite al operador la programación, ejecución y control de todas las operaciones del sistema de transporte.

- **SISTEMA DE INFORMACIÓN AL USUARIO (SIU)**

Sistema complementario que brinda información al usuario en tiempo real de la operación del sistema de transporte.

DESCRIPCIÓN FUNCIONAL -SIR-





Handwritten signature or mark.

DE LA CONCESIÓN



Se autoriza y regula la concesión de los sistemas inteligentes, mediante la delegación a la iniciativa privada de:

- ✓ *Actividades de diseño*
- ✓ *Suministro, instalación, configuración, pruebas y puesta a punto*
- ✓ *Operación de todos los elementos que componen los sistemas*
- ✓ *Recaudación de la tarifa*
- ✓ *Implementación de infraestructura*

DERECHOS DE CONCESIÓN Y REGALÍAS

- *Son derechos de concesión el porcentaje del valor de la tarifa recaudada por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, conforme lo convenido en el Contrato de Concesión Unificar término*

DEL CONTROL, EVALUACIÓN Y FISCALIZACIÓN



- ✓ Las actividades de control y evaluación estarán a cargo de la Secretaría de Movilidad.
- ✓ Se brindará acompañamiento en la implementación y operación.
- ✓ La administración del contrato de concesión y la fiscalización de la obra constructiva corresponderá a la Secretaría de Movilidad y las entidades adscritas a las que ésta delegue.
- ✓ Equipo de fiscalizadores controlará la evasión de la tarifa.
- ✓ Los sistemas deberá contener y desarrollar información acerca de usuarios, rutas, paradas, aspectos ambientales, operadores, subsidios, horarios e indicadores logísticos, incidentes, alertas del sistema y la demás información, la misma que deberá encontrarse a disponibilidad de la Autoridad en el momento que ésta lo requiera.
- ✓ La implementación de cualquier sistema deberá regirse a las características generales previstas en esta Ordenanza.



Gracias!

Handwritten signature or mark

**PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Distrito Metropolitano de Quito constituye un importante nodo que articula varias parroquias rurales, cantones y provincias del país, su condición de capital política administrativa, la dinámica y escala de su economía y su conectividad regional, nacional e internacional, lo definen como un distrito de concentración de actividades, de infraestructura y de servicios, de articulación regional y de influencia y representación nacional; tiene una circunscripción territorial de 4.235,2 km², con una población actual de 2'414.585 habitantes, de los cuales el 70% (1'688.628 habitantes) se concentra en las parroquias urbanas de Quito y el restante 30% (725.757 habitantes) en el área rural.

Uno de los principios fundamentales de la planificación estratégica constantes en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento del Territorio, en función del fortalecimiento de las múltiples centralidades de Quito, establece que un mejor funcionamiento de la ciudad es posible si todos los ciudadanos encuentran a proximidad -y, de ser posible, a distancias caminables- los servicios y alternativas laborales que actualmente solo consiguen recorriendo largos y costosos trayectos.

Los condicionantes geográficos existentes limitan el desarrollo de la ciudad y congestionan y sobre saturan los modos de transporte existentes. Ante esto la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito - MDMQ ha considerado imprescindible ejecutar acciones oportunas para diseñar y ejecutar un Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros, que sobre y bajo la superficie permita a los ciudadanos de la ciudad de Quito atravesar la ciudad con un sistema de transporte ágil, rápido y seguro.

El Sistema Metropolitano de Transporte Público se compone de cuatro subsistemas de transporte: Subsistema de Transporte Metrobus-Q, Subsistema de Transporte Convencional, Subsistema de Transporte Metro de Quito y Subsistema de Transporte Quito Cables. Para alcanzar este objetivo, la construcción de la primera línea de metro en la ciudad de Quito, no es más que la columna vertebral del modelo de desarrollo urbano promovido por el Distrito Metropolitano de Quito, focalizado en frenar la expansión territorial zonal, identificando las zonas de la ciudad con posibilidades de crecimiento y/o densificación y que pretende crear nuevas centralidades que atraigan y relajen el colapso que actualmente sufre el núcleo central de la ciudad

Dentro del mejoramiento del transporte público que promueve el MDMQ, una de las estrategias es conseguir que el ciudadano perciba al sistema de transporte público colectivo como eficaz, sencillo de usar y homogéneo, en el cual se pueda planificar el viaje y sus diferentes etapas sin tener, por ejemplo, que comprar o utilizar diferentes medios de pago, otorgándole así una continuidad física y operativa del sistema de transporte.

PROYECTO ORDENANZA METROPOLITANA No.

En este sentido, el soporte de herramientas tecnológicas son fundamentales para facilitar y acelerar la construcción de sistemas de transporte integrales y homogéneos, particularmente los sistemas de cobro de tarifa (sistemas integrados de recaudo o SIR) que facilitan el ingreso de los pasajeros, disminuyen el tiempo de acceso de los usuarios, posibilitan la reducción de la evasión y fraude y entregan información confiable y oportuna sobre el comportamiento de la demanda. Al día de hoy, el usuario sigue pagando en efectivo su pasaje en cualquiera de las rutas en operación, ya sean las troncales de los corredores, las alimentadoras o las convencionales.

En detalle, las tecnologías de recaudo operando en las diferentes modalidades de transporte son las siguientes.

- En los corredores Central Trolebús, Oriental (Nor Oriental Ecovía y Sur Oriental) y Sur Occidental en sus paradas, se cuenta con torniquetes de entrada liberados por la taquillera después del pago de la cuota de pasaje, o máquinas monederas que se abren con la introducción de una moneda de 25centavos de dólar. Un sistema interactuado con los torniquetes o las máquinas permite disponer de un mínimo de información.
- Los corredores Central Trolebús, Nor Oriental Ecovia, Sur Oriental y Sur Occidental, en sus buses alimentadores, cuentan únicamente con equipos de control para el conteo de pasajeros (tornos).
- El corredor Central Norte implementó la tecnología de la empresa brasileña Prodata en 2008, por medio de una empresa quiteña Taski. Sin embargo, este proyecto padece muchas dificultades para arrancar, ya que en el corredor el usuario sigue pagando en efectivo su pasaje, en el cual la taquillera utiliza una tarjeta para liberar el pasaje.

La falta de un sistema eficiente y confiable, impide a los operadores disponer una visibilidad precisa de su operación y no les permite optimizar su operación, frecuencias y servicio al usuario.

Por otro lado, actualmente el sistema de transporte del Distrito Metropolitano cuenta con una tarifa plana, con un esquema de integración en ciertas estaciones, la tarifa plana en su mayoría es de 25 centavos de dólar (USD 0,25), para un pasaje general, de 12 centavos de dólar (USD 0,12) para un usuario preferencial y de 10 centavos de dólar para las personas con discapacidad; sin embargo, existen rutas que se encuentran aplicando otras tarifas (por ejemplo en ciertas alimentadoras del corredor Central Norte) así como un esquema de integración con rutas inter-parroquiales que cuentan con tarifas diferenciadas acorde a la distancia de sus rutas.

Con la implementación de un Sistema Integrado de Recaudo se tiene como objetivo disponer de la herramienta que posibilite la aplicación de políticas tarifarias distintas a la actual.

Siguiendo los lineamientos del Plan de Trabajo de la Administración Municipal en el ámbito de mejora de los sistemas de transporte público, con el fin de optimizar la movilidad de los habitantes de la ciudad, el Municipio ha planteado a través de la Secretaría de Movilidad, la implementación

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

de herramientas tecnológicas de control, evaluación y recaudación de los componentes y elementos propios del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, que permitan dotar de un servicio moderno y conexo a los ciudadanos, cuya integración de los Subsistemas sea su eje primordial.

Mediante Decreto Ejecutivo 3304 publicado en el Registro Oficial 840 de 12 de diciembre de 1995, referente al Transporte Terrestre en el Cantón Quito, se transfirió al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, entre otras, las siguientes atribuciones: organizar, reglamentar, planificar y fiscalizar las actividades, operaciones y servicios del transporte terrestre, público y privado.

Por los antecedentes anteriormente indicados, se requiere contar con un nuevo sistema de recaudo para mejorar el control de ingresos, un sistema de ayuda a la operación que logre un adecuado control del uso de la flota, además de un sistema de información al usuario que proporcione a los ciudadanos datos reales de la operación del sistema; esto permitiría ahorro de costos de operación y ahorro en tiempos de viaje que benefician de manera directa a todos los usuarios.

El sistema deberá ajustarse a la política tarifaria que existe y a las nuevas propuestas que permitan garantizar la integración entre los sistemas de transporte actual y futuro.

La implementación de los sistemas inteligentes de transporte, deberá contemplar el desarrollo de un modelo de gestión que se apegue al marco legal vigente, en cuanto a su iniciativa, contenido, financiamiento e impacto posterior, por lo que es necesario contar con la participación activa de la iniciativa privada, de tal forma que garantice la debida ejecución de herramientas tecnológicas.

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 66 numeral 25, reconoce y garantiza a las personas el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato; en concordancia con lo previsto en el artículo 394 que dice: "El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias."

Conforme la definición constante en la ordenanza 194 del Concejo Metropolitano de Quito, sancionada el 13 de marzo de 2012, al ser el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros el conjunto de componentes y/o elementos interrelacionados que permiten garantizar y proveer, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito conforme la Constitución tiene competencias en la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial dentro de la jurisdicción cantonal; bajo esta premisa, es indispensable que el Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, conozca y apruebe el siguiente proyecto de Ordenanza Metropolitana por

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

la cual se establece 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, 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.

Por la presente Ordenanza además se establecerá las disposiciones y condiciones para su implementación, operación, control y evaluación, así como el mecanismo para la concesión de la operación de estos sistemas, mediante la delegación a la iniciativa privada, de conformidad a las disposiciones de la Constitución de la República del Ecuador, Ley de Modernización del Estado, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normativa vigente.

**PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que,** de conformidad con el artículo 238 de la Constitución, los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera;
- Que,** el artículo 316 de la Constitución determina que “el Estado podrá delegar la participación en los sectores estratégicos y servicios públicos a empresas mixtas en las cuales tenga mayoría accionaria”, que “la delegación se sujetará al interés nacional y respetará los plazos y límites fijados en la ley para cada sector estratégico”; y, que “el Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de estas actividades, en los casos que establezca la ley”;
- Que,** el artículo 394 de la Constitución señala: “El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.”;
- Que,** el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante “COOTAD”) establece en el artículo 54, literal f, que son funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal, entre otras, la de ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiaridad, participación y equidad;
- Que,** los literales a) y f) del artículo 55 del COOTAD establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal: “a) planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad”; y “f) planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción
- Que,** el artículo 57, literales a) y x), en concordancia con el artículo 87, literales a) y v) del COOTAD, establecen que las funciones del Concejo Municipal, entre otras, son: “a) El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

resoluciones; (...) x) Regular y controlar, mediante la normativa cantonal correspondiente, el uso del suelo en el territorio del cantón, de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra;

Que, conforme lo establece el artículo 130 del COOTAD, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales la planificación, regulación y control del tránsito, transporte y la seguridad vial dentro de su territorio cantonal, y que dichos gobiernos “definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley”;

Que, el segundo y tercer inciso del artículo 283 del Código ibídem señala: *“Sólo de manera excepcional los gobiernos autónomos descentralizados regionales, provinciales, metropolitanos y municipales, podrán delegar la prestación de servicios públicos de su competencia a la iniciativa privada. Esta delegación se realizará mediante acto normativo del órgano competente cuando el gobierno autónomo descentralizado respectivo no se encuentre en capacidad técnica y económica de gestionar directamente un servicio público o en caso de calamidad pública o desastre natural. La falta de capacidad técnica o económica para la gestión directa de un servicio público será debidamente justificada por la autoridad ejecutiva, ante el respectivo órgano legislativo local y la ciudadanía, en las condiciones establecidas en la Constitución, la Ley y de acuerdo con las regulaciones del órgano competente de la administración pública o Gobierno Central que tenga atribución legal en materia de competencias. La selección correspondiente deberá realizarse mediante concurso público con excepción de la delegación de las competencias de riego, agua potable y alcantarillado a organizaciones comunitarias.”*

Que, en concordancia con el artículo 284 del mismo Código: *“Sin perjuicio de la fiscalización que le corresponde al legislativo del respectivo nivel de gobierno y de los mecanismos de control ejercidos por los organismos competentes que determinan la Constitución y las leyes, los ejecutivos de los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán control de las obras que se ejecuten directamente, por contrato, por delegación, por gestión compartida o por cogestión; así como, de los servicios públicos prestados a través empresas públicas, mixtas, de economía popular y solidaria o privadas, a fin de garantizar que éstos se presten bajo los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, oportunidad, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad establecidos en la Constitución de la República. Además, los gobiernos autónomos descentralizados están obligados a facilitar y a promover mecanismos de control social.”*

Que, el artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá, entre otras, con las finalidades de regular el uso y la adecuada ocupación del suelo;

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

- Que,** la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante LOTTTSV), establece en su artículo 3 que el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas;
- Que,** la LOTTTSV en su artículo 30.4 señala que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción.
- Que,** el artículo 30.5 ibídem establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán competencias entre otras: *“a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;” “c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector”, y, “d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;”*
- Que,** el artículo 52 de la citada Ley establece que *“El Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas (...); en concordancia con lo previsto en el artículo 55 ibídem que señala: “El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación”*
- Que,** a través del Decreto Ejecutivo No. 582 de 18 de febrero de 2015 se expidió el Reglamento del Régimen de Colaboración Público-Privada, en el que se establece que dicha colaboración puede darse en cualquier proyecto relacionado con sectores estratégicos, servicios públicos o cualquier otro servicio de interés general;
- Que,** la Ordenanza Metropolitana No. 194 de 13 de marzo de 2012 establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros e indica su forma de administración y organización;
- Que,** la Ordenanza Metropolitana No. 194 sancionada el 13 de marzo de 2012, establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, el mismo que se encuentra integrado, conforme lo preceptúa el artículo 2 ibídem, entre otros, por los

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

siguientes componentes y/o elementos: “a) *Conjunto de normas administrativas y reglas técnicas expedidas por la autoridad competente en el Distrito Metropolitano de Quito.*”; y, “g) *Los procesos y más instrumentos diseñados para la gestión y control del servicio de transporte público de pasajeros.*”

Que, el artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, en su numeral 3 establece que el Administrador del Sistema expedirá los instrumentos de planificación y técnicos que, entre otros aspectos, permitan la incorporación de herramientas tecnológicas de recaudo; esto en concordancia con lo previsto en el literal f) del artículo 14 ibídem, que entre las competencias de la Secretaría de Movilidad, en calidad de Administradora del Sistema, prevé el “*planificar y administrar los aspectos financieros del Sistema Metropolitano del Transporte Público de Pasajeros, en particular, los mecanismos de recaudación, la caja común, el pago y/o distribución de ingresos en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, Subsistemas de Transporte y/o sus componentes.*”

Que, la Disposición General Tercera de la Ordenanza Metropolitana No. 194 indica: “*Las Operadoras de Transporte arbitrarán las medidas que sean necesarias para organizar el mecanismo de caja común y cámara de compensación en el plazo previsto en el ordenamiento jurídico nacional, en coordinación con el Administrador o Administradora del Sistema y de conformidad con sus instrumentos de planificación. Para el efecto, la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito estructurará, de manera inmediata, el modelo de caja común y cámara de compensación.*”

Que, mediante Resolución No. C057, de 21 de febrero de 2015, el Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito creó el Plan de Fortalecimiento de la Calidad del servicio de transporte público intracantonal urbano del DMQ.

Que, la implementación de herramientas tecnológicas son fundamentales para facilitar y acelerar la construcción de sistemas de transporte integrales y homogéneos, particularmente los sistemas de cobro de tarifa que facilitan el ingreso de los pasajeros, disminuyen el tiempo de acceso de los usuarios, posibilitan la reducción de la evasión y fraude y entregan información confiable y oportuna sobre el comportamiento de la demanda.

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 266 de la Constitución de la República del Ecuador, en concordancia con el último inciso del artículo 264 del mismo cuerpo legal; el artículo 8, numeral 1 y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 57, literal a), 87, literal a), 282 y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

EXPIDE LA SIGUIENTE:

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA 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 1.- Objeto: La presente Ordenanza Metropolitana 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 y unidades de transporte), 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 la concesión de la operación de estos sistemas, mediante la delegación a la iniciativa privada, 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.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación: Las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza Metropolitana 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, suministro, instalación, configuración, pruebas y puesta a punto de todos los elementos que componen los sistemas inteligentes de transporte, constituyéndose en herramientas tecnológicas de control, evaluación y recaudación de 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 3.- Competencia: Es competencia de la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, en calidad de Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, velar por el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza, así como, arbitrar todas las medidas para la implementación y operación de los sistemas inteligentes de transporte, y, en general, cualquier otro que permita la mejora e integración de los distintos componentes y/o elementos del Sistema, con carácter mandatorio para todos los participantes del mismo.

Artículo 4.- Definiciones: Para la aplicación de las disposiciones contenidas en esta Ordenanza, se tendrán en cuenta las siguientes abreviaturas y definiciones:

**PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

1. **DMQ:** Distrito Metropolitano de Quito
2. **Autoridad:** Municipio del DMQ, representado por la Secretaría responsable de la Movilidad o su delegado.
3. **Administrador:** Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y/o Secretaría responsable de la Movilidad.
4. **EPMMP:** Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.
5. **EPMPQ (o EPQ):** Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.
6. **SAE:** Sistema de Ayuda a la Explotación.
7. **SIR:** Sistema Integrado de Recaudo
8. **SIU:** Sistema de Información al Usuario
9. **SAG :** Sistema de Administración Global
10. **SCR:** Sistema Central de Recaudo
11. **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
12. **TSC:** Tarjeta sin contacto, mediante el cual el pasajero realiza la validación de la tarifa, previo al uso del servicio de transporte público de pasajeros. Deberá corresponder a un solo tipo dentro del ámbito geográfico.
13. **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.
14. **Pasajero:** 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.
15. **Red de Transporte:** Conjunto de líneas de servicio de transporte público dentro de un área de cobertura o zona de servicio, coordinadas entre sí para lograr eficiencia en la operación y la provisión de servicios integrados para la conveniencia de los pasajeros; podrán estar conectadas físicamente o mediante un sistema tarifario que utilice un sistema integrado de recaudo.
16. **Concesionario Privado:** Persona jurídica que a través del contrato de concesión, es la responsable de la operación y gestión del sistema de recaudo.
17. **Política Tarifaria:** Conjunto de reglas bajo las cuales se determina el valor a pagar por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.
18. **Participantes del Sistema:** Órganos y entidades metropolitanas, y, personas naturales y jurídicas de derecho privado, integradas a la gestión del servicio de transporte público de pasajeros, que forman parte de los Subsistemas de Transporte Público.

CAPÍTULO II

**PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

DE LOS SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE

Artículo 5.- De los Sistemas Inteligentes de Transporte: Constituyen sistemas inteligentes de transporte las herramientas tecnológicas de control, 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, en las condiciones previstas en la presente Ordenanza 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.

Artículo 6.- 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 tarjetas sin contacto como único medio de pago electrónico.
3. Mejorar la calidad del servicio y de atención a los usuarios, poniendo a disposición de éstos módulos de atención dentro de la red de transporte, con ubicación y número suficiente para realizar sus trámites o aclarar cualquier duda.
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 limitando el uso del vehículo particular.
6. Mejorar la organización y administración de los participantes del Sistema, con la implementación total del esquema de caja común.

Artículo 7.- Del Sistema Integrado de Recaudo (SIR): El SIR es la herramienta tecnológica que tiene como fin 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 con tarjetas sin contacto en terminales ubicados en las terminales, estaciones o a bordo de las unidades pertenecientes al Sistema.

La implementación del SIR integrará a todos los operadores del transporte público, a través del pago de la tarifa con una sola tarjeta.

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

Artículo 8.- Actores: El diseño, implementación y operación del **SIR** comprende los procesos que lo soportan, una plataforma tecnológica y la participación activa de varios actores 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 Autoridad más alta, representada por la Secretaría de Movilidad en calidad de Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, que rige la organización y planificación del transporte en el DMQ, responsable además de la definición de las políticas que se aplicarán en la administración del Sistema Integrado de Recaudo del DMQ.
- b. La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPO) 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.
- c. La Empresa Pública Metropolitana del Metro de Quito (EPMMQ), responsable de administrar y gestionar la construcción y operación del Metro de Quito.
- d. La entidad u operador responsable de administrar y gestionar la construcción y operación del Subsistema de Transporte Público de Pasajeros, Quito Cables.
- e. 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 de Movilidad.
- f. Un operador privado que se encargue de todo el proceso de implementación y operación del SIR.
- g. Los usuarios del servicio de transporte público.

Artículo 9.- Componentes del SIR: El Sistema Integrado de Recaudo deberá guardar concordancia con el esquema general constante la presente Ordenanza Metropolitana 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, compuesto al menos de:

- a. **Tarjetas sin contacto:** Medio de pago de la tarifa por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ.
- b. **Terminales:** Equipos que serán instalados en la red de transporte para el control en el ingreso de pasajeros y el cobro de la tarifa mediante las tarjetas sin contacto. Estos terminales serán instalados al menos en:
 - Las estaciones del Subsistema Metrobús-Q, Metro de Quito y Quito Cables.
 - A bordo de las unidades de alimentación de transporte del Subsistema Metrobús-Q y a bordo de las unidades del Subsistema de Transporte Convencional.

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

- c. **Puntos de recarga y atención:** Red de puntos con máquinas para la emisión de tarjetas, 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, de las tarjetas 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.

Artículo 10.- De los medios de pago: El SIR deberá integrar elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores, en este contexto, se considera como único medio de pago de la tarifa, en los terminales a ser instalados, las tarjetas sin contacto dentro del sistema, que deberán cumplir con los estándares definidos y la clasificación determinada por la Secretaría de Movilidad, que deberán garantizar el acceso a beneficios tarifarios preferenciales, conforme lo determinado en la Ley y según la política tarifaria aprobada por la Autoridad municipal.

Las tarjetas sin contacto dispondrán 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.

Artículo 11.- De las estaciones: Las estaciones para el embarque y desembarque de pasajeros del sistema, estarán equipadas de terminales que permitan un control de acceso y salida de la red de transporte con sistema de torniquetes, validadores y de más 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 torniquetes de entrada que controlarán el acceso a las estaciones, mediante la presentación de la tarjeta sin contacto, que será validada permitiendo el paso a través de dicho

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

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 requieren, incluirá además un contador de pasajes, mecánico y electrónico, cuyos datos estarán insertados en las actividades del sistema.

Artículo 12.- Acceso a usuarios de movilidad reducida: Para el acceso a personas con discapacidad o movilidad reducida, en las estaciones 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 del validador de tarjetas sin contacto, integrado al torniquete 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; en las unidades a bordo, la Autoridad arbitrará las medidas necesarias para garantizar el acceso de los usuarios de movilidad reducida.

Artículo 13.- Equipos de validación: En las estaciones se instalarán equipos de validación que procesarán el pago de la tarifa que efectúen los usuarios del servicio en el sistema de transporte con la tarjeta sin contacto, 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 torniquete o compuerta motorizada para acceso especial, 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 14.- Puntos de recarga: Para efectos de recarga de los mecanismos de pago, se establecerá una red de puntos de máquina 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 de las tarjetas de los usuarios así como la consulta de su saldo.

Artículo 15.- 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, reposición de tarjetas, ventas, recargas y demás actividades inherentes; además deberá contar con un equipo de credencialización para emita tarjetas de acuerdo a los perfiles definidos por la Autoridad.

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

Artículo 16.- 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 17.- Del Sistema de Administración Global (SAG): El Sistema de Administración Global (SAG) a cargo del Concesionario Privado, 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 la tarjeta única de pago 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 todas las tarjetas, 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 de tarjetas, 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 de las tarjetas.

Artículo 18.- 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 varios años de información, conforme las disposiciones 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.

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

4. Enviar los datos referentes a validaciones, ventas y recargas de tarjetas 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 multioperador.
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.

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 19.- 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 21.- Del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE).- El Sistema de Ayuda a la explotación SAE, es la herramienta tecnológica que realiza la gestión integral del servicio de transporte público de pasajeros, basada en tecnologías de localización (GPS) y/o sistema 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;

**PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

- f. Comunicación en línea con la flota; y,
- g. Generación de informes e indicadores de gestión de la operación del sistema de transporte público.

El Sistema de Ayuda a la Explotación deberá ser administrado y controlado por la Autoridad y servirá como herramienta de planificación de la Red de Transporte Público en los subsistemas existentes. Los operadores tendrán acceso a esta información relacionada exclusivamente 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.

Artículo 22.- 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.

Artículo 23.- Obras Auxiliares: Se considerarán incluidas dentro de la implementación de los sistemas inteligentes de transporte, todas las actividades de diseño, suministro, instalación, configuración, pruebas y puesta a punto 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

**PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

Artículo 24.- 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 concesión previsto en la presente ordenanza y el cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por la Secretaría responsable de la Movilidad.

Artículo 25.- 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 de las tarjetas que se efectúe a través de los puntos autorizados, módulos de atención o máquinas automáticas. La Autoridad definirá las regalías que serán entregadas al operador de las herramientas tecnológicas de control y gestión del Sistema, conforme lo convenido en el Contrato de Concesión.

El reparto a los participantes del Sistema se efectuará en función de la fórmula que determine la Secretaría responsable la Movilidad, a través del Fideicomiso constituido para este efecto, sujetándose a las condiciones contempladas en el Contrato de Concesión.

**CAPÍTULO IV
DE LA CONCESIÓN**

Artículo 26.- De la concesión: Para la debida aplicación de la presente Ordenanza Metropolitana, se autoriza y regula la concesión de las actividades de diseño, suministro, instalación, configuración, pruebas y puesta a punto de todos los elementos que componen los sistemas inteligentes de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, mediante la delegación a la iniciativa privada. A través de la concesión se autoriza además 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 a la concesionaria la implementación de infraestructura a cambio del régimen de regalías, previstos en este capítulo.

El servicio objeto de la delegación se rige por los principios de legalidad, obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad.

Artículo 27.- De las competencias y autorización.-El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es la entidad concedente 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 herramientas tecnológicas de control, evaluación y recaudación del Sistema

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, objeto de la delegación vía concesión, conservando todos sus derechos y obligaciones inherentes a tal calidad.

El Alcalde Metropolitano o su delegado mediante oficio, tendrá competencia para adoptar todas las resoluciones y disposiciones necesarias para llevar adelante el procedimiento de concesión objeto de la autorización contenida en esta ordenanza y bajo las disposiciones aquí contempladas.

Se autoriza al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de su Alcalde Metropolitano para que inicie el procedimiento mediante concurso público para la concesión que comprenda diseñar, proveer, instalar y operar los Sistemas Inteligentes de Transporte, en los subsistemas que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, en la fases que así determine la Secretaría de Movilidad del DMQ.

Artículo 28.- Derechos de concesión y regalías.- Son derechos de concesión el porcentaje del valor de la tarifa recaudada por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, conforme lo convenido en el Contrato de Concesión, 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.

El pago de regalías a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito incluirá la implementación de los elementos y componentes que integran los Sistemas Inteligentes de Transporte Público de Pasajeros y la entrega de información obtenida a partir de la instalación de las herramientas tecnológicas, en los términos y condiciones establecidas por la Secretaría responsable de la Movilidad.

En el contrato de concesión podrá establecerse el sistema para la aplicación o modificación de los derechos de concesión y regalías, en tanto no suponga una alteración a la fórmula de equilibrio económico-financiero del contrato de concesión.

Artículo 29.- Actores de la Concesión: Para el ejercicio de la concesión se observarán los siguientes roles:

1. **Autoridad:** Define 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 y operadores de transporte público.
2. **Concesionario Privado:** Se encargará del diseño, provisión, instalación, operación tecnológica de los sistemas y mantenimiento cumpliendo con la normativa municipal. Además se encargará de la cotización de cambios en el sistema de mercado, y de la operación de la red de comercialización, personalización, venta y recarga de la tarjeta única.

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

- 3. Operadora/Operador de transporte:** Participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, que permitirá la instalación de los equipos de que conformen los sistemas inteligentes de transporte, los conserva en buen estado y coordina el control de la evasión. 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.
- 4. Fideicomiso.-** Responsable de realizar la distribución del dinero recaudado por el Concesionario Privado a los operadores de los servicios de transporte público, de acuerdo a las instrucciones de pago emanadas desde la autoridad.

Artículo 30.- De las inversiones.-La concesionaria asumirá la totalidad de los gastos e inversiones que resulten de proveer, instalar, operar y dar mantenimiento a los Sistemas Inteligentes de Transporte, que sean instalados en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ; el mantenimiento, la limpieza, seguridad física y electrónica objeto de la concesión serán asumidos en su totalidad por la concesionaria.

Los procedimientos de diseño e instalación de los sistemas en las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros en el DMQ, observarán los más altos estándares de calidad y seguridad.

Artículo 31.- Transferencia a título gratuito.-Todos los componentes que integran los Sistemas Inteligentes de Transporte a ser instalados en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros por el concesionario privado, serán transferidas a título gratuito a favor de la concedente a la terminación de la concesión.

Estos bienes deberán entregarse en condiciones normales de operatividad y funcionamiento, debiendo adoptarse las medidas adecuadas para recibirlos. En caso producirse daños en la infraestructura por indebido o inadecuado mantenimiento, la concesionaria será responsable de los daños y deberá repararlos a su costa.

El concedente no asumirá valor alguno por la transferencia de los bienes a su favor, ni pagará valores por tributos, indemnización, deudas de acreedores que debió cancelar la concesionaria, ni aún en el caso de terminar anticipadamente el contrato de concesión.

Artículo 32.- De los pliegos de la concesión.-Los pliegos de la concesión deberán, al menos, contener:

- a. Diseño de las herramientas tecnológicas de gestión y control de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito.
- b. Plan de inversión para la instalación de la infraestructura y equipamiento requeridos, que incluirá los diseños técnicos para la instalación y mantenimiento de los equipos y

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

terminales que componen los Sistemas Inteligentes de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito.

- c. Justificación y establecimiento del equilibrio económico-financiero del contrato de concesión que sustente el plazo, inversión, costo y rentabilidad proyectada.
- d. Régimen de contraprestaciones a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito que promuevan la naturaleza social y solidaria del sistema económico.
- e. Los principios y criterios para la evaluación y ponderación de las ofertas;
- f. Participación del Municipio del DMQ en el Fideicomiso a ser constituido.
- g. Necesidad de establecer un plan que contenga los lineamientos generales de la implementación, puesta en marcha, operación y mantenimiento, y los procesos de capacitación y transferencia de conocimientos que permita al personal de la autoridad, entender en suficiente detalle el funcionamiento de todos los componentes de la solución ofertada; y,
- h. El modelo del contrato de concesión.

Por ningún motivo se garantizará la rentabilidad de la concesión a favor de la concesionaria.

Artículo 33.- De las cláusulas del contrato de concesión.-El contrato de concesión como mínimo deberá contener las siguientes cláusulas:

- a. Partes contractuales;
- b. Descripción del diseño y condiciones de las estaciones y equipos a ser instalados en el Sistema de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, terminales, unidades, puntos de atención;
- c. Cantidad de equipos para estaciones y terminales, cantidad de equipos para buses.
- d. Cantidad y localización de los puntos de recarga y atención al usuario.
- e. Localización del lote de refacciones y mantenimiento para realizar el mantenimiento del sistema una vez puesto en operación.
- f. Cantidad de tarjetas y sus consumibles para las fases pre-operativas, operativas y de credencialización de usuarios preferenciales.
- g. Cronograma de instalación de estaciones en el Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito
- h. Régimen del derecho de concesión y regalías;
- i. Plazo de la concesión;
- j. Los derechos y obligaciones de las partes;
- k. Condiciones para la transferencia gratuita de los componentes que conforman los Sistemas Inteligentes de Transporte a favor del Municipio del DMQ.
- l. Del régimen de las sanciones por el incumplimiento de la Concesión;
- m. De la garantía de fiel cumplimiento de la concesión, con los criterios y procedimientos para su ajuste;

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

- n. Potestad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para revocar la concesión y su procedimiento;
- o. Las limitaciones y condiciones para la transferencia de la concesión;
- p. La forma de terminación de la concesión, sus causales y consecuencias; y,
- q. Los requisitos establecidos en la Ley de Modernización del Estado, Privatización y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada y su Reglamento, en lo que fueren aplicables.

Artículo 34.- Del régimen legal aplicable a la concesión.- El procedimiento de concesión se regula por lo dispuesto en la Constitución de la República, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, Ley de Modernización del Estado y su Reglamento, la presente Ordenanza, los pliegos de contratación que se aprobarán por el Alcalde Metropolitano o su delegado, el contrato de concesión y demás normas del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano que fueren aplicables.

Artículo 35.- Del concurso público.- La concesión 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 bases para el concurso;
- b. Publicación de la convocatoria;
- c. Aclaración a las bases;
- d. Recepción de ofertas;
- e. Estudio y evaluación de ofertas;
- f. Resolución sobre el concurso; y,
- g. Suscripción del contrato.

Las bases serán elaboradas por la Secretaría de Movilidad y con la aprobación del Alcalde Metropolitano o su delegado.

El Alcalde o su delegado conformarán una Comisión Técnica, integrada por el Secretario de Movilidad, quien también hará las veces de Secretario de la Comisión, y un representante de cada uno de los Subsistema que componen el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

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 concesión, evaluará las ofertas económicas y recomendará su adjudicación o la declaratoria de desierto del procedimiento a cargo del Alcalde Metropolitano o su delegado.

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

La Comisión Técnica responderá, por escrito, a las preguntas e inquietudes que formulen los interesados, dentro del tiempo establecido en las bases. Las respuestas se pondrán en conocimiento de todos los intervinientes, en la misma fecha. Tienen la condición de interesados todas aquellas personas jurídicas que planteando una o varias preguntas sobre las bases tengan experiencia en la fabricación, implementación y/u operación de sistemas inteligentes de transporte de pasajeros, relacionados al objeto de la presente Ordenanza.

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 las bases;
- 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.

Las bases deberán ponerse a disposición de las personas 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 bases y se redactarán en idioma español.

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 de 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.

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

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 36.- De la adjudicación: El Alcalde Metropolitano o su delegado otorgará la concesión o no, en acto motivado. Ninguno de los oferentes podrá reclamar indemnización alguna por los términos de la resolución.

Notificada al concesionario 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.

CAPÍTULO V
DEL CONTROL, EVALUACIÓN Y FISCALIZACIÓN

Artículo 37.- Control, administración y fiscalización.- 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 concesión.

La administración del contrato de concesión y la fiscalización de la obra constructiva corresponderá a la Secretaría de Movilidad y las entidades adscritas a las que ésta delegue.

Artículo 38.- Evasión de la tarifa: La evasión del pago de la tarifa con la tarjeta sin contacto 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.

Artículo 39.- Disponibilidad de la Información: Los sistemas inteligentes de transporte del DMQ, que sean instalados en los distintos subsistemas, deberá contener y desarrollar información acerca de usuarios, rutas, paradas, aspectos ambientales, operadores, subsidios, horarios e indicadores logísticos, incidentes, alertas del sistema y la demás información, la misma que deberá encontrarse a disponibilidad de la Autoridad o su delegado, en el momento que ésta así lo requiera.

Artículo 40.- Autorización: En caso de que un operador privado desee implementar un esquema diferente al dispuesto en la presente Ordenanza Metropolitana, el mismo deberá ser puesto en

PROYECTO
ORDENANZA METROPOLITANA No.

consideración de la Secretaría responsable de la Movilidad del DMQ, para su respectiva revisión y autorización de ser el caso, procurando que el mismo guarde relación con la integridad del modelo contemplado en esta Ordenanza. Cada sistema incluirá los equipos, terminales, herramientas y funciones necesarios, que aquí se detallan.

DISPOSICIONES GENERALES

Primera.- 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 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.

Segunda.- 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 concesión la obligación de proveer de todas las facilidades logísticas y tecnológicas para que la campaña de difusión de los sistemas sea masiva y efectiva.

Tercera: Encárguese a la Secretaría de 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.

Cuarta: Para los efectos de la Concesión que se autoriza por el presente acto legislativo, encárguese a la Secretaría responsable de la Movilidad su ejecución.

Disposición Final.- La presente Ordenanza Metropolitana entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y dominio web de la Municipalidad.
Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el xx de xxxxxx de 2015.