

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN ORDINARIA  
COMISIÓN DE MOVILIDAD  
MIÉRCOLES 25 DE NOVIEMBRE DE 2015**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los veinticinco 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 09h15, se instalan en sesión ordinaria, los concejales miembros de la comisión: Abg. Daniela Chacón Arias; Abg. Sergio Garnica; y, Lic. Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

Se cuenta también con la presencia del concejal Sr. Jorge Albán Gómez.

Se registra la asistencia de los siguientes funcionarios municipales: Abg. Andrea Flores, Secretaria de Movilidad subrogante; Dra. Alexandra Pérez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Abg. Mayra Vizuete, funcionaria de la Procuraduría Metropolitana; Sres. Alejandra Pozo y Carlos Terán, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Dra. Mónica Gallegos y Srta. Nathalie Allauca, funcionarias del despacho del concejal Eddy Sánchez; Abg. Ángel Armijos, funcionario del despacho de la Concejala Daniela Chacón.

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

**1. Aprobación de las actas de las sesiones realizadas el 2 de septiembre y 14 de octubre de 2015.**

El acta de la sesión realizada el 2 de septiembre de 2015 no se aprueba por no contar con la presencia del señor concejal Patricio Ubidia, quien participó en la referida sesión.

La Comisión de Movilidad **resuelve** aprobar el acta de 14 de octubre de 2015, sin emitir observaciones sobre la misma.

**2. Presentación del presupuesto sectorial de la Secretaría de Movilidad, a cargo del Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad.**

**Abg. Andrea Flores, Secretaria de Movilidad, subrogante:** Presenta los techos presupuestarios del sector de movilidad para el año 2016, señalando los antecedentes; el anteproyecto del presupuesto para el año 2016; el presupuesto de las dependencias adscritas; los programas y proyectos; y, el resumen de las asignaciones presupuestarias.

La presentación se adjunta al acta como anexo 1.

Ingresar a la sala de sesiones del concejal Jorge Albán (9h30)

**Concejal Jorge Albán:** Señala que la Secretaría General de Planificación debe entregar el detalle de los presupuestos asignados a las entidades adscritas a la Secretaría de Movilidad.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Manifiesta que en la próxima sesión se incluirá en el orden del día la presentación de los informes detallados de los presupuestos asignados a las entidades adscritas a la Secretaría de Movilidad.

**Resolución:**

La Comisión de Movilidad, luego de conocer el presupuesto sectorial de la Secretaría de Movilidad; **resuelve:** solicitar el detalle de los Planes Operativos Anuales de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros; Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; y, Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, dependencias adscritas a la Secretaría de Movilidad, los mismos que serán presentados en la próxima sesión de la Comisión, por lo que la información requerida deberá ser entregada para conocimiento de la Comisión, hasta el miércoles 2 de diciembre del año en curso.

- 3. Presentación de las observaciones al 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. Andrea Flores, Secretaria de Movilidad, subrogante:** Presenta las observaciones alcanzadas en el taller efectuado entre la Secretaría de Movilidad y la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros de Quito, al proyecto de ordenanza para la implementación del SIR, SAE y SIU, del sistema de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito. Hace una comparación del texto original, las observaciones efectuadas; y, el texto propuesto.

La presentación se adjunta al acta como anexo 2.

El proyecto de ordenanza que contiene las observaciones acogidas durante la sesión, se adjunta al acta como anexo 3.

**Resolución:**


La Comisión de Movilidad, luego de conocer 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, y previo a

Página 2 de 3

solicitar el informe legal respectivo; **resuelve:** solicitar al Administrador General del Municipio de Quito que, remita para conocimiento de la comisión en mención, su informe y criterio técnico sobre el proyecto en referencia, cuya copia acompañe, especialmente respecto a la capacidad financiera para la aplicación del instrumento, con el fin de adjuntarlo al criterio de la Secretaría de Movilidad.

Adicionalmente, una vez que se cuente con el informe de la Administración General, se solicitará a Procuraduría Metropolitana, remita para conocimiento de la comisión su informe y criterio legal sobre el proyecto en referencia.

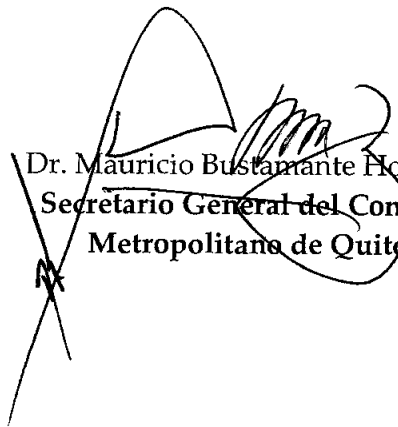
Siendo las 10h42, y una vez agotados todos los puntos del orden del día, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.



Lic. Eddy Sánchez  
**Presidente de la Comisión  
de Movilidad**



Marisela C.



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

# ANEXO 1

A small, handwritten mark or signature in the bottom left corner of the page, consisting of a few slanted lines.



MUNICIPIO DEL  
DISTRITO METROPOLITANO  
DE QUITO

*Techos Presupuestarios Sector de*  
*Movilidad 2016*

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



**ANTECEDENTES**

La movilidad es uno de los aspectos fundamentales de la vida y desarrollo de los conglomerados urbanos que conlleva grandes complejidades y acarrea un sinnúmero de problemas sociales, económicos y ambientales que afectan la funcionalidad y en general el convivir de sus ciudadanos. Las soluciones definitivas están lejos de ser encontradas como fórmulas estándar de aplicación, por lo que son motivo de estudios y experimentaciones en todo el mundo. Para los gobiernos y de manera especial para las municipalidades, la movilidad se ha constituido en uno de los ejes de mayor preocupación por resolver, pues su situación es percibida de manera muy sensible por parte de los ciudadanos y los diferentes sectores sociales, profesionales y productivos, quienes exigen soluciones siempre inmediatas.

A continuación se detalla el anteproyecto del presupuesto para el sector de Movilidad para el año 2016 y sus dependencias adscritas :

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

**QUITO**  
ALCALDIA

**Sector de Movilidad 2016:**



8  
PROGRAMAS



21  
PROYECTOS



TECHO 2016



5  
DEPENDENCIAS

www.quito.gob.ec

**QUITO**  
ALCALDIA

**DEPENDENCIAS.-**

- *Secretaría de Movilidad*
- *Agencia Metropolitana de Transito*
- *Empresa Pública de Transporte de Pasajeros*
- *Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas*
- *Empresa Metro de Quito*

www.quito.gob.ec



## PROGRAMAS :

**FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL  
MOVILIDAD**

**MOVILIDAD SOSTENIBLE**

**SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE  
PÚBLICO**

**GESTION DEL TRAFICO**

**MEJORAMIENTO INTEGRAL DEL  
ESPACIO PÚBLICO**

**RED VIAL, CONECTIVIDAD Y  
ACCESIBILIDAD**

**MOVILIDAD SEGURA**

**SISTEMA DE TRANSPORTE COMERCIAL**

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



## PROYECTOS:

- - GESTION ADMINISTRATIVA
- - REMUNERACION DE PERSONAL
- - GESTION DEL TALENTO HUMANO
- - FORTALECIMIENTO TECNOLÓGICO
- - MOVILIDAD NO MOTORIZADA DMQ
- - MEJORAMIENTO DEL SERVICIO EN EL - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO
- - MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD
- - OPERACIÓN DE LOS CORREDORES SISTEMA INTEGRADO
- - MODERNIZACION DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO
- - GESTION DEL SERVICIO DEL SISTEMA INTEGRADO Y CONVENCIONAL DE TRANSPORTE PUBLICO
- - INFRAESTRUCTURA NUEVA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO
- - PRIMERA LINEA METRO DE QUITO
- - MEJORAMIENTO DE LA CIRCULACION DEL TRAFICO EN EL DMQ
- - SEÑALIZACION Y SEMAFORIZACION
- - IMAGEN URBANA
- - ESPACIOS VERDES
- - INFRAESTRUCTURA VIAL
- - MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN VIAL
- - SEGURIDAD Y EDUCACION VIAL
- - FORTALECIMIENTO DEL CONTROL DEL TRANSITO
- - MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE COMERCIAL

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

## TECHO 2016:

**1,053'930,727.41**

www.quito.gob.ec

## RESUMEN

DEPENDENCIAS	PROGRAMAS	PROYECTOS	VALOR
SECRETARIA (Primera Línea del Metro)	7	9	8'974,326.63 748,576,351.00
EPMMOP	5	8	177'953,423.32
EPQ	2	6	20'829,362.84
AMT	3	5	88'597,263.62
METRO	1	1	9'000,000.00

Nota: Hay programas y proyectos compartidos entre Dependencias.

Fuente: Secretaría de Planificación-Administración General  
Elaboración: Secretaría de Movilidad

www.quito.gob.ec





*FIN...*

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

# ANEXO 2







**OBSERVACIONES AL PROYECTO DE  
ORDENANZA PARA LA  
IMPLEMENTACIÓN  
SIR, SAE y SIU  
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO  
DEL DISTRITO METROPOLITANO DE  
QUITO**

Noviembre de 2015



TEXTO ORIGINAL	OBSERVACIÓN EFECTUADA	TEXTO PROPUESTO
<p><b>Artículo 6.- Objetivos</b></p> <p>5. Definir una política tarifaria en base a la estructura de los costos operacionales y la determinación de la tarifa técnica referencial para cada movilidad y grupos de servicios integrados del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros de Quito.</p> <p>6. Integrar la Tarifa y los subsistemas de transporte, generando condiciones atractivas a los usuarios, incentivando el uso del transporte público en la zona metropolitana y limitando el uso del transporte público en la zona metropolitana y limitando el uso del vehículo particular.</p>	<p>No debe hablarse de una integración tarifaria. En el texto de la ordenanza se encuentra "política tarifaria" y en otros "integración tarifaria".</p>	<p><b>Artículo 6.- Objetivos</b></p> <p>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.</p>

		
TEXTO ORIGINAL	OBSERVACIÓN	TEXTO PROPUESTO
<p><b>Artículo 8.- Actores:</b> 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 se define a continuación:</p> <p>(...)</p>	<p>Que rol van a cumplir los actores mencionados. Se recomienda definir los roles de los autores.</p>	<p><b>Artículo 8.- Actores:</b> 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 <u>en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito</u>, se define a continuación:</p> <p>(...)</p>

		
TEXTO ORIGINAL	OBSERVACIÓN EFECTUADA	TEXTO PROPUESTO
<p><b>Artículo 10.-</b> 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 según 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.</p>	<p>Se unifica los artículos para mejor entendimiento del texto.</p>	<p><b>Artículo 10.-</b> 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 <i>en las condiciones que éste establezca.</i></p>
<p><b>Artículo 11.-</b> Estructuración de datos: La 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 proporcionarán al administrador del Sistema las operaciones de trasbordo realizadas por el usuario del servicio. Para este efecto, los equipos de recarga de tarjetas estarán equipados de mecanismos de control de acceso a sus funcionalidades y los archivos generados serán encriptados antes de ser enviados al sistema central de recaudo y sistema de administración global.</p>		






TEXTO ORIGINAL	OBSERVACIÓN EFECTUADA
<p><b>Artículo 14.- Equipos de validación:</b> 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.</p> <p>Las principales funciones del validador son las siguientes:</p> <p>a. Procesamiento de las tarjetas de los usuarios para su ingreso al servicio de transporte, a través de la lectura de los datos, verificación de su validez, lectura de los diarios de actividad de la tarjeta, verificación de los títulos de transporte presentes en el soporte y gestión de la prioridad, aplicación de las reglas tarifarias del sistema y grabación de las transacciones correspondientes en las actividades.</p> <p>b. Gestionar la interfaz con el torniquete de entrada, comunicando al torniquete para permitir o no la liberación del mecanismo, para recuperar los valores de los contadores de paseje, programar los pictogramas de acuerdo al estado de funcionamiento y monitorear de manera permanente el estado del torniquete.</p> <p>c. Recibir los parámetros provenientes del sistema central de recaudo, para las actualizaciones potenciales de los mismos.</p> <p>d. Enviar datos de actividad al sistema central de recaudo, para lo cual se generará el registro de acciones determinadas por la Autoridad.</p> <p>e. Gestionar la supervisión, generando varios tipos de alarmas, asociadas con el nivel de criticidad correspondiente, que puedan facilitar la operación y mantenimiento de los equipos.</p> <p>f. El validador será integrado en la misma infraestructura del torniquete o compuerta motorizada para acceso especial e intercambiará los datos necesarios con el sistema central de recaudo, bajo las condiciones, componentes y características definidos por la Autoridad.</p>	<p>Los art. 14, 15, 16 debe considerarse que se encuentren en la norma técnica de aplicación de la ordenanza, o Reglamento.</p> <p>* (Se establecieron características generales para que aquellas técnicas/específicas se incluyan en la norma técnica).</p>




TEXTO PROPUESTO		
	<p><b>Artículo 1X.- Equipos de validación:</b> 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.</p> <p>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.</p>	

TEXTO ORIGINAL	OBSERVACIÓN	TEXTO PROPUESTO
<p><b>Artículo 16.- Puntos de atención:</b> El operador del sistema deberá contar con el equipo de atención al usuario, que permita ofrecer un mejor nivel de calidad en la prestación del servicio, proporcionando información sobre el sistema, las rutas y todo lo relacionado con el sistema, realizar todos los trámites de credencialización de acuerdo a los perfiles definidos por la autoridad del servicio, y, proporcionar información respecto a reposición de tarjetas, ventas, recargas, información sobre el uso de la tarjeta y demás actividades inherentes.</p>	<p>Valorar si los art. 14, 15, 16 consten en la ordenanza o en la norma técnica.</p> <p>* (Se establecieron características generales para que aquellas técnicas/específicas se incluyan en la norma técnica).</p>	<p><b>Artículo 1X.- Puntos de atención:</b> 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.</p>

TEXTO ORIGINAL	OBSERVACIÓN EFECTUADA	TEXTO PROPUESTO
<p><b>Artículo 18.- Del Sistema de Administración Global (SAG):</b> El Sistema de Administración Global (SAG) a cargo del operador privado, es la herramienta tecnológica que gestionará y definirá los parámetros compartidos con los sistemas centrales de recaudo de los diferentes operadores, con un conjunto de servidores que tienen como fin la gestión global de la información, implementación de la cámara de compensación, del módulo de detección de fraude, módulo de generación de informes y el módulo de administración de la seguridad (SAM), bajo las siguientes características:</p>	<p>No queda claro como va a gestionarse el sistema y quienes son los responsables.</p>	<p><b>Artículo 1X.- Del Sistema de Administración Global (SAG):</b> El Sistema de Administración Global (SAG) a cargo del Concesionario Privado, es la herramienta tecnológica que gestionará <u>la información generada por los equipos terminales, bajo las siguientes características:</u></p>

	
<p>1. Los parámetros globales compartidos con todos los sistemas que aceptan la tarjeta única de pago en el transporte 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.</p>	<p>1. Los parámetros globales compartidos con todos <u>los equipos transmódulos</u> 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.</p>
<p>2. El módulo de compensación deberá determinar 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.</p>	<p>2. <u>Contará</u> 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.</p>

	
<p>3. El módulo de detección de fraude deberá detectar las anomalías en el SIR y reportarlo 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.</p>	<p>3. <u>Contará con el módulo de detección de fraude</u> 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.</p>
<p>4. El módulo de generación de informes pondrá a disposición de la Autoridad la información necesaria para fines de supervisión de sistema, por medio de informes provenientes de la base de datos.</p>	<p>4. <u>Generará informes provenientes de la base de datos</u>, que pondrá a disposición de la Autoridad para fines de supervisión del sistema.</p>
<p>5. El módulo de supervisión 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.</p>	<p>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.</p>



TEXTO ORIGINAL	OBSERVACIÓN EFECTUADA	TEXTO PROPUESTO
<p>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.</p> <p>El pago de regalía está sujeto al porcentaje de recaudación que por concepto de tarifas los usuarios cancelen durante la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, cobro autorizado mediante la concesión para efectos de la implementación y operación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, derecho que incluirá el personal humano para la operación 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.</p> <p>El pago por la prestación de servicios al operador de los sistemas inteligentes de transporte deberá convenirse en el Contrato de Concesión.</p> <p>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.</p>	<p>Diferenciar entre derecho y regalía.</p>	<p>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, <u>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.</u></p> <p>El pago de regalías <u>a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito incluirá la implementación de los elementos y componentes</u> que integran los Sistemas Inteligentes de Transporte Público de Pasajeros <u>y la entrega de información obtenida a partir de la instalación de las herramientas tecnológicas</u>, en los términos y condiciones establecidas por la Secretaría responsable de la Movilidad.</p> <p>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.</p>



TEXTO ORIGINAL	OBSERVACIÓN EFECTUADA	TEXTO PROPUESTO
<p>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.</p> <p>El proceso del concurso público competitivo de ofertas abarcará las siguientes etapas:</p> <p>(...)</p>	<p>Permitir que se agreguen más etapas en el concurso.</p>	<p>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.</p> <p>El proceso del concurso público competitivo de ofertas abarcará, <u>entre otras</u>, las siguientes etapas:</p> <p>(...)</p>

Handwritten signature or mark.



TEXTO ORIGINAL	OBSERVACIÓN EFECTUADA	TEXTO PROPUESTO
<p>Quinto inciso artículo 35 (...)</p> <p>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.</p>	<p>Detallar los miembros de la comisión técnica.</p>	<p>Quinto inciso artículo 35 (...)</p> <p>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, <u>y un representante de cada uno de los Subsistema que componen el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.</u></p>

TEXTO ORIGINAL	OBSERVACIÓN EFECTUADA	TEXTO PROPUESTO
<p>Séptimo inciso artículo 35 (...)</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. La descripción general del servicio materia del concurso;</li> <li>b. Las indicaciones del lugar, fecha y horarios en que los interesados podrán adquirir las bases;</li> <li>c. La fecha, hora y lugar de celebración del acto de presentación de las ofertas y apertura de la oferta técnica;</li> <li>d. La fecha, hora y lugar de celebración de apertura de la oferta económica;</li> </ul>	<p>La Convocatoria que realizará la comisión debe incluirse la fecha en la cual deben anunciarse los resultados con la finalidad de poner límite y claridad al tiempo de finalización.</p>	<p>Séptimo inciso artículo 35 (...)</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. La descripción general del servicio materia del concurso;</li> <li>b. Las indicaciones del lugar, fecha y horarios en que los interesados podrán adquirir las bases;</li> <li>c. La fecha, hora y lugar de celebración del acto de presentación de las ofertas y apertura de la oferta técnica;</li> <li>d. La fecha, hora y lugar de celebración de apertura de la oferta económica;</li> <li>e. <u>La fecha, hora y lugar para la comunicación de resultados.</u></li> </ul>

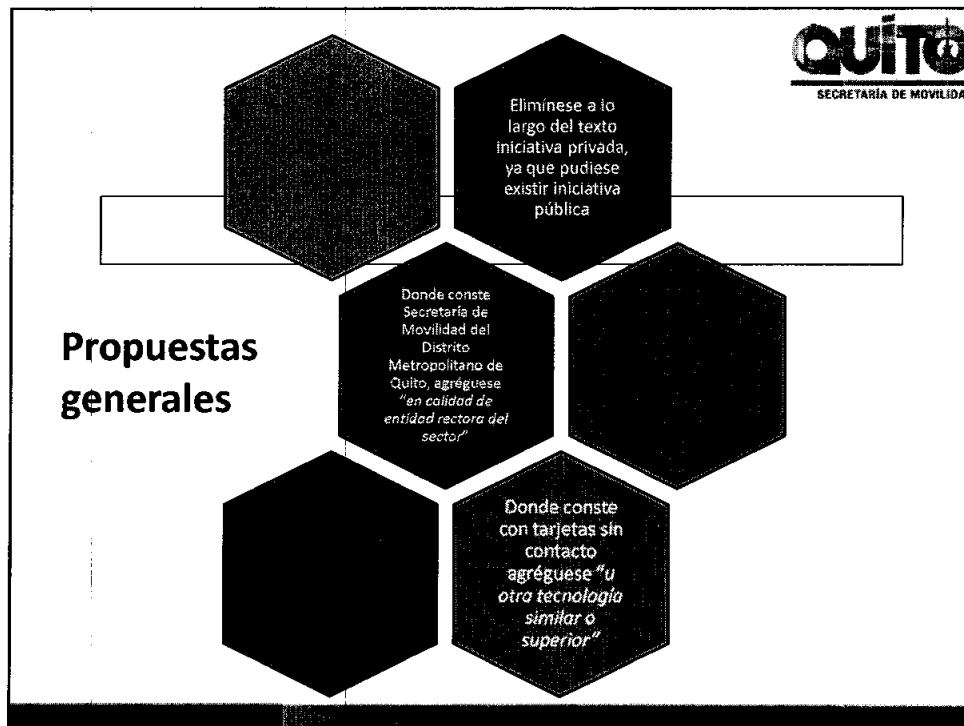


OBSERVACIÓN EFECTUADA	TEXTO PROPUESTO
<p>Como va a efectuarse el manejo de la información. Texto respecto al uso de la información.</p>	<p>Primera.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es el titular de la información generada por los Sistemas Inteligentes de Transporte, la misma que servirá 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.</p>



**TALLER ENTRE LA SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD Y LA EMPRESA  
DE PASAJEROS DE QUITO**

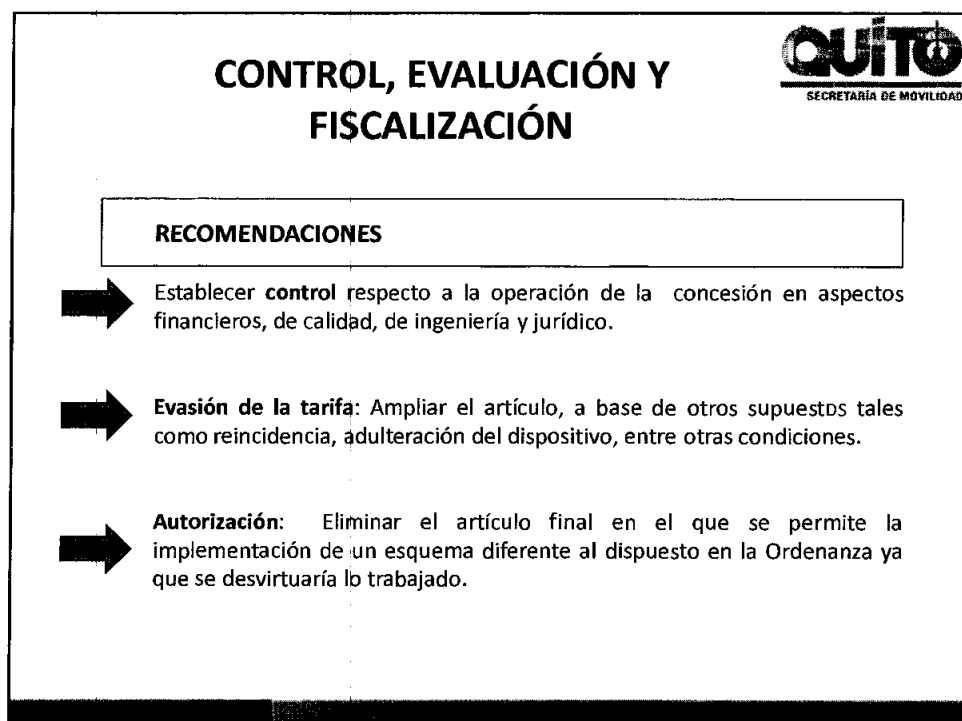
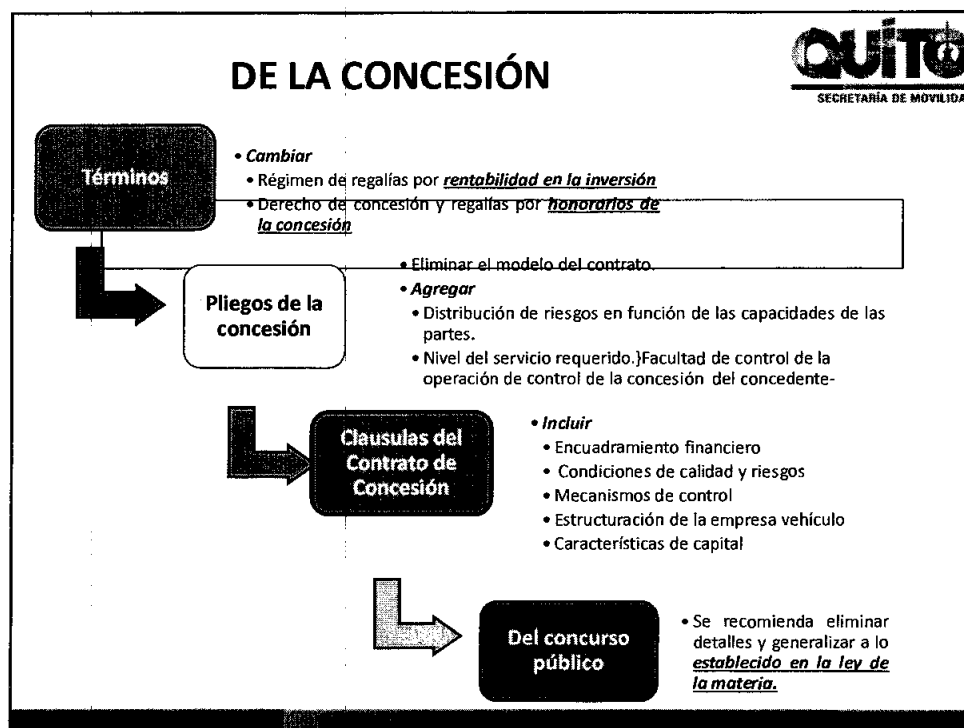
**Se pone a consideración lo  
siguiente:**



Actual	Propuesta
<p><b>Artículo 2.-</b> <b>Ámbito de aplicación:</b> 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.</p>	<p><b>Artículo 2.-</b> <b>Ámbito de aplicación:</b> 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, puesta a punto, <u>operación, mantenimiento, y actualización</u> 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.</p>

(\*) De aprobarse dicha inclusión será añadida a lo largo de la propuesta cuanto se refiera al tema.

**QUITO**  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD





***Gracias!***

