

Informe No. IC-O-2016-235

**COMISIÓN DE MOVILIDAD**

| ORDENANZA       | FECHA | SUMILLA |
|-----------------|-------|---------|
| PRIMER DEBATE:  |       |         |
| SEGUNDO DEBATE: |       |         |
| OBSERVACIONES:  |       |         |

Señor Alcalde, para su conocimiento y el del Concejo Metropolitano de Quito, remitimos el siguiente Informe emitido por la Comisión Movilidad, con las siguientes consideraciones:

**1.- ANTECEDENTES:**

1.1.- El Concejo Metropolitano en sesión ordinaria de 28 de enero de 2016 conoció y analizó, en primer debate, 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.

1.2.- La Comisión de Movilidad, el 09 de septiembre de 2016, realizó una mesa de trabajo en la que se analizaron y discutieron algunas observaciones propuestas al proyecto de Ordenanza.

1.3.- La Comisión de Movilidad en sesión ordinaria de 12 de octubre de 2016, luego de conocer las observaciones formuladas en el primer debate y las remitidas formalmente por las y los Concejales Metropolitanos Pedro Freire, Sergio Garnica y Renata Salvador, emitió dictamen favorable para que se conozca en segundo debate el referido proyecto de Ordenanza; no obstante, se solicitó a los miembros de la Comisión conocer algunas observaciones presentadas por la señora Concejala Ivone Von Lippke en la próxima sesión ordinaria, luego de lo cual proceder con la ratificación o rectificación del dictamen, de ser el caso.

**3.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN:**

La Comisión de Movilidad, luego de conocer y analizar el expediente, en sesión ordinaria realizada el 12 de octubre de 2016 y con fundamento en los artículos 57 literal a), 87 literal a) y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, acogiendo las observaciones propuestas por las y los Concejales, así como en los informes que conforman el expediente, emite **DICTAMEN FAVORABLE**, para que el Concejo Metropolitano discuta, en segundo debate, 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.

Dictamen que la Comisión pone a consideración del Concejo Metropolitano.

Atentamente,



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



Abg. Daniela Chacón  
**Concejala Metropolitana**



Abg. Eduardo del Pozo  
**Concejal Metropolitano**



Abg. Sergio Carnica  
**Concejala Metropolitana**

Adjunto expediente y proyecto de Ordenanza.  
Abg. JMP

|                             |                             |  |
|-----------------------------|-----------------------------|--|
| Elaborado por:              | Abg. Jaime Morán Paredes    |  |
| Revisado por:               | Abg. Diego Cevallos Salgado |  |
| Verificación de la votación | Marisela Caleño             |  |

*Concejo  
22/12/2016*

Quito, 22 DIC. 2016

Oficio No. **A** 0325

Señor  
Diego Cevallos  
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO  
Presente.-

Ref. Trámite No. 2016-550216

De mi consideración:

Adjunto se servirá encontrar el Oficio No. SG-2682, suscrito por el señor Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad, con el que se informa que la Comisión resolvió entregar para mi conocimiento y decisión 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" con el fin de que se sirva incorporar para segundo debate del Concejo Metropolitano de Quito.

Atentamente,

*Mauricio Rodas Espinel*

Dr. Mauricio Rodas Espinel,  
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

/mep  
PS

Adjunto: lo indicado

c.c. Sr. Eddy Sánchez – Presidente de la Comisión de Movilidad 2016-584077

|                                             |                           |
|---------------------------------------------|---------------------------|
| SECRETARÍA GENERAL<br>CONCEJO METROPOLITANO | RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS   |
|                                             | HORA: 22 DIC 2016 JS. 46. |
| QUITO                                       | FIRMA RECEPCION: IR.      |
| ALCALDÍA                                    | NÚMERO DE HOJA: 28-h.     |

**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 km<sup>2</sup>, 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 Metrobús-Q, Subsistema de Transporte Convencional, Subsistema de Transporte Metro de Quito y Subsistema de Transporte Quito Cables. Dentro del mejoramiento del transporte público que promueve el MDMQ, una de las estrategias es conseguir que el ciudadano cuente con un sistema de transporte público colectivo eficaz y sencillo de usar, 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, de manera integrada y multimodal.

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,

**PROYECTO**  
**ORDENANZA METROPOLITANA No.**

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.

Entre los años 2008 y 2010, se contrataron para los corredores Central Trolebús y Central Norte, mecanismos de recaudo que no lograron su objetivo debido a falencias contractuales y limitaciones tecnológicas. Actualmente, en los corredores Oriental (Nor Oriental Ecovía y Sur Oriental) y Sur Occidental en sus paradas, se cuenta con máquinas monederas que se abren con la introducción de una moneda de 25 centavos de dólar. Un sistema interactuado con las máquinas permite disponer de un mínimo de información.

**Pasajeros**

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, desde el año 2011, ha llevado adelante a través de la Secretaría de Movilidad, distintos estudios para la definición e implementación 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

**PROYECTO**  
**ORDENANZA METROPOLITANA No.**

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. Conforme lo previsto en el segundo y tercer inciso del artículo 283 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, que 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."*, mediante los respectivos informes emitidos por las entidades municipales competentes, se ha certificado la incapacidad técnica y financiera del Distrito Metropolitano de Quito para llevar adelante la implementación, operación, mantenimiento y actualización de los sistemas inteligentes de transporte terrestre.

**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 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.

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

Por la presente Ordenanza además se establecerá las disposiciones y condiciones para su implementación, operación, control y evaluación, así como el mecanismo para la delegación 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,** 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."*
- 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 f) del artículo 55 del COOTAD establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal: *"f) planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción"*;

*R*

**PROYECTO**  
**ORDENANZA METROPOLITANA No.**

- Que,** el artículo 57, literales a), 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 resoluciones;"
- 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,** 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

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

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,** la Ley Orgánica de Discapacidades en su artículo 60 señala: *"Las personas con discapacidad tienen derecho a acceder y utilizar el transporte público. Los organismos competentes en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en las diferentes circunscripciones territoriales, previo el otorgamiento de los respectivos permisos de operación y circulación, vigilarán, fiscalizarán y controlarán el cumplimiento obligatorio de las normas de transporte para personas con discapacidad dictadas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) y establecerán medidas que garanticen el acceso de las personas con discapacidad a las unidades de transporte y aseguren su integridad en la utilización de las mismas, sancionando su inobservancia. Se adoptarán las medidas técnicas necesarias que aseguren la adaptación de todas las unidades de los medios de transporte público y comercial que sean libres de barreras y obstáculos y medidas."*

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

- 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 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. 002-DIR-2014-ANT, el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito expidió el Instructivo para el Control y Evaluación del Sistema de Caja Común en las Operadoras de Transporte Público Terrestre.

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

- Que,** mediante Resolución No. 003-DIR-2014-ANT, el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito expidió "Reglamento de Sistemas Tecnológicos de Recaudo para Transporte Público Intra Cantonal".
- Que,** la implementación de sistemas inteligentes de transporte es fundamental 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, disminuyen el tiempo de acceso de los Usuarios, posibiliten la reducción de la evasión y fraude y entreguen 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:**

**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, unidades de transporte y centros de control), con sujeción a las disposiciones y principios contemplados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ordenanzas metropolitanas vigentes y demás normativa aplicable.

Establece además las disposiciones y condiciones para su implementación, operación, control y evaluación, así como el mecanismo para la delegación de la operación de estos sistemas, mediante delegación de conformidad a las disposiciones de la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normativa vigente, sin perjuicio de que se puedan aplicar otros mecanismos de contratación o financiamiento previstos en la Ley.

*[Handwritten mark]*

**PROYECTO**  
**ORDENANZA METROPOLITANA No.**

**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, puesta a punto, operación, mantenimiento y actualización de todos los elementos que componen los Sistemas Inteligentes de Transporte, para el control, evaluación y recaudación en las unidades de transporte destinadas a la prestación de este servicio, con el fin de que los componentes y/o elementos físicos, operativos y financieros de todo el Sistema, se integren entre sí.

**Artículo 3.- Competencia:** Es competencia de la Secretaría responsable la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, en calidad de entidad rectora del sector y Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, velar por el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente 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:

1. **DMQ:** Distrito Metropolitano de Quito
2. **Autoridad:** Municipio del DMQ, representado por la Secretaría responsable de la Movilidad o su delegado.
3. **EPMMP:** Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.
4. **EPMTPQ (o EPQ):** Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.
5. **SAE:** Sistema de Ayuda a la Explotación.
6. **SIR:** Sistema Integrado de Recaudo
7. **SIU:** Sistema de Información al Usuario
8. **SAG :** Sistema de Administración Global
9. **SCR:** Sistema Central de Recaudo
10. **Caja Común:** Sistema de gestión centralizada, único para la administración y operación de una flota de unidades que prestan el servicio de transporte público de pasajeros en un determinado sector del Distrito Metropolitano de Quito
11. **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.
12. **Operadora de Transporte:** Persona jurídica que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento y las ordenanzas metropolitanas vigentes, ha obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros, con sujeción a los índices operacionales dispuestos para el servicio.

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

- 13. Pasajero o Usuario:** Persona que utiliza un medio de transporte terrestre público para movilizarse de un lugar a otro, para cuyo efecto deberá cancelar el valor establecido como tarifa o valor del boleto de viaje o ticket.
- 14. Sistema Metropolitano de Transporte Público de Transporte de Pasajeros:** 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.
- 15. Sistema Inteligente de Transporte:** Significa el SIR, SAE y SIU.
- 16. Delegatario:** Municipio del DMQ, representado por la Secretaría responsable de la Movilidad o su delegado.
- 17. Concesionario:** Persona jurídica que a través del Contrato de Delegación, es la responsable de la operación y gestión de los sistemas inteligentes de transporte
- 18. Política Tarifaria:** Conjunto de reglas bajo las cuales se determina el valor a pagar por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.
- 19. Participantes del Sistema:** 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**

**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, así como todos aquellos negocios colaterales que en virtud de la infraestructura implementada permitan mejorar la gestión, generen ingresos adicionales y beneficien al Usuario. Todo lo anterior a ser implementado en las condiciones previstas en 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.

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

2. Maximizar la velocidad de embarque de Pasajeros a bordo de las unidades, con la implementación de TSC u otro sistema similar o superior 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 del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, con ubicación y número suficiente para realizar sus trámites o aclarar cualquier duda a los Usuarios.
4. Optimizar la distribución de las unidades destinadas a la prestación del servicio, de acuerdo a las estadísticas recolectadas, poniendo a disposición de los Operadores de Transporte información precisa de los aforos por día, hora, minutos y rutas.
5. Integrar los elementos y componentes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, generando condiciones atractivas a los Usuarios, incentivando el uso del transporte público en la zona metropolitana y limitando el uso del vehículo particular.
6. Mejorar la organización y administración de los participantes del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, con la implementación total del esquema de Caja Común.

**Artículo 7.- Del Sistema Integrado de Recaudo (SIR):** El SIR tiene como objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, durante la prestación de servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ, cuyo pago se efectuará con TSC u otra tecnología similar o superior, en equipos ubicados en las terminales, estaciones o a bordo de las unidades pertenecientes al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros en las condiciones y características establecidas por la Secretaría responsable la Movilidad.

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

**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, entre otros, cuyo papel y responsabilidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, se define a continuación:

- a. La máxima Autoridad, representada por la Secretaría responsable la Movilidad en calidad de Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, que ejerce la rectoría en 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 (EPMPQ) o EPQ (Empresa de Pasajeros de Quito) o quien haga sus veces como operador de los servicios municipales de transporte público de pasajeros en superficie y que forman parte del- Subsistema Metrobus-Q.

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

- 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 responsable la Movilidad.
- f. Un Delegatario que se encargue de todo el proceso de implementación, operación e integración del Sistema Inteligente de Transporte.
- 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 de Transporte, 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, sin perjuicio de tecnología similar o superior que pueda determinarse para el mismo fin.
- b. **Terminales:** Equipos que serán instalados en el sistema de transporte para el control en el ingreso de Pasajeros y el cobro de la tarifa, en los puntos que para el efecto determine la Secretaría responsable la Movilidad.
- c. **Puntos de recarga y atención:** Red de puntos con máquinas para la emisión de TSC u otro sistema similar o superior, recargas, credencialización y atención al Usuario, debidamente determinados por la Autoridad.
- d. **Medios de comunicación y concentración:** Herramientas que permiten el intercambio de datos con los sistemas centrales de recaudo, tales como los parámetros enviados desde el sistema central a un terminal, actividades y alarmas enviadas desde el terminal hacia el sistema central.
- e. **Sistema Central de Recaudo (SCR):** Herramienta tecnológica que permite la administración de los equipos terminales, de las TSC u otro sistema similar o superior 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.

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

- 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 TSC, u otro sistema similar o superior dentro del sistema, que deberán cumplir con los estándares definidos y la clasificación determinada por la Secretaría responsable la 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 TSC u otro sistema similar o superior 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 de , estarán equipadas de terminales con dispositivos que permitan un control de acceso y salida del sistema de transporte, validadores y seguridades definidas por la Autoridad, que tendrán un diseño tal que facilite su mantenimiento y minimice los tiempos de intervención para intercambio de módulos.

Se instalarán dispositivos de entrada que controlarán el acceso a las estaciones, mediante la presentación de la TSC contactou otro sistema similar o superior, que será validada permitiendo el paso a través de dicho mecanismo, cuyas especificaciones serán determinadas acorde a las dimensiones de los espacios disponibles en cada una de las paradas o estaciones, bajo el cumplimiento de las normas y reglas técnicas vigentes.

El equipo podrá ser programado para permitir la salida libre de los Usuarios o impedirla en los casos que se requiera, incluirá además un contador de pasajes, mecánico y electrónico, cuyos datos estarán insertados en las actividades del sistema.

**Artículo 12.- Acceso a Usuarios con discapacidad:** Para el acceso a grupos de atención prioritaria y/o personas con discapacidad, 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 de la validación de los medios de pago correspondientes, que estarán integradas por el sistema de entrada y asociada al perfil del Usuario.

El diseño de las compuertas será definido por la Autoridad, que dispondrá de su propio validador de fácil acceso y que permita además la validación desde una silla de ruedas; a bordo de las unidades ,

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

la Autoridad arbitrará las medidas necesarias para garantizar el acceso de los Usuarios de movilidad a los grupos de atención prioritaria y personas con discapacidad de conformidad a las disposiciones legales vigentes en la materia.

**Artículo 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 Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con la TSC u otro sistema similar o superior, con el fin de garantizar el acceso al servicio, mediante el cobro del monto correspondiente a su perfil tarifario o la validación de su título de transporte.

El validador será integrado en la misma infraestructura del dispositivo de control de acceso especial de Pasajeros, además intercambiará los datos necesarios con el sistema central de recaudo, bajo las condiciones, componentes y características definidos por la Autoridad. Su diseño y fabricación tendrá en cuenta tanto los aspectos de seguridad, de ergonomía, anti-vandalismo y arquitectura material modular para facilitar el mantenimiento.

**Artículo 14.- Puntos de recarga:** Para efectos de recarga de los mecanismos de pago, se establecerá una red de puntos de máquinas de recarga, cuyo dispositivo electrónico será utilizado para la venta y cobro en taquilla o tiendas de conveniencia, en los puntos registrados previamente ante la Autoridad. Se podrá establecer además la necesidad de incorporar máquinas automáticas en las estaciones o terminales, que permitan la distribución y la recarga de las TSC u otro sistema similar o superior de los Usuarios así como la consulta de su saldo. El Delegatario tendrá la libertad de seleccionar el modelo de operación (sea cobro en taquilla, máquinas automáticas, punto de recarga y/o cualquier otro mecanismo similar) que asegure el cumplimiento de los niveles de servicio que se hayan estipulado en el Contrato de Delegación.

**Artículo 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 TSC, ventas, recargas y demás actividades inherentes; además deberá contar con un equipo de credencialización para emita TSC u otro sistema similar o superior de acuerdo a los perfiles definidos por la Autoridad.

**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), 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 TSC u otro sistema similar o superior, son los diferentes perfiles de Usuarios aceptados, los títulos de transporte o estructura tarifaria que se debe considerar y las diferentes listas

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

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 TSC u otro sistema similar o superior, 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 TSC u otro sistema similar o superior, 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 TSC.

**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 la 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.
4. Enviar los datos referentes a validaciones, ventas y recargas de TSC u otro sistema similar o superior en bases de datos distintas en el mismo servidor de manera automática y al menos una vez al día.
5. Intercambiar la información de los equipos con los sistemas centrales de recaudo en forma encriptada.
6. Definir los parámetros locales a través de una interfaz amigable y distribuir automáticamente la información en todos los niveles del sistema, así como, monitorear la totalidad de los equipos y generar alarmas en caso de cualquier desfase.
7. Operar dentro del SIR, un sistema interoperable y multi-operador.

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

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 20.- Del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE).**- El Sistema de Ayuda a la explotación (SAE), realiza la gestión integral del servicio de transporte público de pasajeros, 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;
- 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 del Sistema de Transporte Público de Pasajeros en los subsistemas existentes. Los operadores, de ser el caso, tendrán espejos de esta información, relacionada con las rutas o servicios que operan, proporcionando la ubicación en tiempo real de las

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

unidades en la prestación del servicio, kilómetros recorridos y demás funcionalidades determinadas por el Administrador del Sistema. El Sistema de Ayuda a la Explotación deberá ser administrado y controlado por la Autoridad y servirá como herramienta de planificación de la Red de Transporte Público en los subsistemas existentes.

**Artículo 21.- 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 22.- Obras Auxiliares:** Se considerarán incluidas dentro de la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, todas las actividades de diseño, suministro, instalación, configuración, pruebas, puesta a punto, operación, mantenimiento y actualización, de todos los elementos e instalaciones, así como todos los gastos inherentes a inspecciones, autorizaciones y permisos de carácter obligatorio que sean precisos realizar y aquellas actividades de cualquier tipo, necesarios para su entrega en condiciones de funcionamiento satisfactorio.

**CAPITULO III**

**DE LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS**

**Artículo 23.- Implementación e instalación:** La Autoridad será la responsable de garantizar la instalación e implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, bajo el régimen de delegación previsto en la presente ordenanza y el cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por la Secretaría responsable de la Movilidad.

**PROYECTO**  
**ORDENANZA METROPOLITANA No.**

**Artículo 24.- 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 TSC u otro sistema similar o superior que se efectúe a través de los puntos autorizados, módulos de atención o máquinas automáticas. La Autoridad definirá la contraprestación que será entregada al Delegatario de los Sistemas Inteligentes de Transporte, conforme lo convenido en el Contrato.

El reparto a los participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, incluyendo al Delegatario, se efectuará en función del mecanismo que determine la Secretaría responsable la Movilidad, sobre la base de los servicios efectivamente prestados por parte de los Operadores de Transporte.

**CAPÍTULO IV**  
**DE LA DELEGACIÓN**

**Artículo 25.- De la Delegación y sus Modalidades:** Para la debida aplicación de la presente Ordenanza Metropolitana, se autoriza y regula la delegación de las actividades de diseño, suministro, instalación, configuración, pruebas, puesta a punto, operación, mantenimiento y actualización, de todos los elementos que componen los Sistemas Inteligentes de Transporte del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito a través de las figuras de delegación contempladas en la Ley. A través de la delegación se autoriza la recaudación de los valores que por concepto de tarifa provengan de la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito, autorizando al Delegatario la implementación de infraestructura a cambio de una rentabilidad de su inversión, de conformidad a las condiciones previstas en este capítulo y en el Contrato de Delegación que se suscriba para el efecto.

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

**Artículo 26.- De las competencias y autorización.-**El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es la entidad delegante en función de la titularidad de la competencia de planificar y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el DMQ y la incorporación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, objeto de la delegación, conservando todos sus derechos y obligaciones inherentes a tal calidad.

La Autoridad Metropolitana o su delegado, representada por la Secretaría responsable de Movilidad, tendrá competencia para adoptar todas las resoluciones y disposiciones necesarias para

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

llevar adelante el procedimiento de delegación 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 la Secretaría responsable la Movilidad, para que inicie el procedimiento de delegación mediante concurso público que comprenda diseñar, proveer, instalar, operar, mantener y actualizar los Sistemas Inteligentes de Transporte, en los subsistemas que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, en las fases que así determine la entidad delegante.

**Artículo 27.-Contraprestación de la Delegación.-** La contraprestación económica a favor del Delegatario corresponderá a un porcentaje del valor de la tarifa recaudada por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de las métricas de calidad del servicio y en función de la disponibilidad del mismo, conforme lo convenido en el Contrato de Delegación, cobro autorizado para efectos de la implementación y operación de los Sistemas Inteligentes de Transporte en todo el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito.

La alteración de la fórmula de equilibrio económico-financiero del Contrato de Delegación, se sujetará a las condiciones establecidas en el mismo y cualquier modificación a la misma deberá ser acordada por las partes contractuales del Contrato de Delegación.

La integración o interoperabilidad entre el Delegatario con otros potenciales operadores o delegatarios de sistemas inteligentes de recaudo no podrá afectar el equilibrio económico-financiero del Contrato de Delegación.

**Artículo 28.- Actores de la Delegación:** Para el ejercicio de la delegación se observarán los siguientes roles:

1. **Autoridad:** Secretaría responsable de la Movilidad, competente
2. en la definición de la modalidad de delegación, emisión de actos administrativos, establece las especificaciones de diseño, implementación y condiciones de operación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, revisa el cumplimiento de los estándares de calidad de los equipos, el manejo del recaudo y supervisa los niveles de servicio de las Operadoras de Transporte, recepta las iniciativas y establece el control y fiscalización de la operación durante la Delegación.
3. **Oferente:** Persona jurídica de derecho público o privado, nacional o extranjera, que presente a la administración la propuesta para la ejecución del proyecto.
4. **Delegatario:** Se encargará del diseño definitivo, provisión, instalación, operación tecnológica de los Sistemas Inteligentes de Transporte y su mantenimiento, cumpliendo con lo establecido en el Contrato de Delegación y en la normativa municipal.

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

- 5. Operadora de transporte:** Participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, que permitirán la instalación en sus unidades de transporte de los equipos que conformen los Sistemas Inteligentes de Transporte, los conserven en buen estado y controlen la evasión de los Usuarios dentro de las unidades de transporte. Además, realiza la operación de sus servicios cumpliendo y mejorando las especificaciones establecidas en la programación de las operaciones y sus estándares de calidad de servicio. Tendrá a su cargo, costo y responsabilidad la adecuación de sus vehículos (incluyendo adecuaciones mecánicas, eléctricas, carrocería, refuerzos, entre otras que sean requeridas para el correcto funcionamiento de los equipos que conformen el Sistema Inteligente de Transporte) que permitan la instalación de los equipos a bordo, así como el mantenimiento de los equipos instalados en buen estado.

**Artículo 29.- De las inversiones.-**El Delegatario asumirá, total o parcialmente, según corresponda, las inversiones, costos y gastos que resulten de proveer, instalar, operar, mantener y actualizar los Sistemas Inteligentes de Transporte instalados en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ.

Los procedimientos de diseño e instalación de los Sistemas Inteligentes de Transporte en las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de Pasajeros del DMQ, observarán los más altos estándares de calidad y seguridad, para lo cual se sujetarán a las métricas de calidad de servicio determinadas por la Secretaría responsable de la Movilidad y otras que hayan sido estipuladas en el Contrato de Delegación.

**Artículo 30.- Transferencia de dominio.-** Todos los diseños, sistemas y bienes afectos al servicio público objeto de la delegación y que integran los Sistemas Inteligentes de Transporte a ser instalados en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros por el Delegatario, serán transferidos a título gratuito a favor de la concedente al final del Contrato de Delegación, en las condiciones de funcionamiento en que se encuentren.

**Artículo 34.- Del concurso público.-** La delegación se adjudicará a través de un concurso público competitivo de ofertas, cuyas condiciones previas será la experiencia en temas afines a los Sistemas Inteligentes de Transporte.

El proceso del concurso público competitivo de ofertas abarcará, entre otras, las siguientes etapas:

- a. Preparación y aprobación de los pliegos de la delegación;
- b. Publicación de la convocatoria;
- c. Aclaración a los pliegos para la delegación;
- d. Recepción de ofertas;
- e. Estudio y evaluación de ofertas;
- f. Resolución sobre el concurso; y,

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

**g. Suscripción del contrato.**

Los pliegos para la delegación serán elaboradas por la Secretaría responsable la Movilidad y con la aprobación del Alcalde Metropolitano o su delegado.

El Alcalde o su delegado conformarán una Comisión Técnica, integrada por el Secretario de Movilidad, y un representante de los siguientes Subsistemas: Inteligente Subsistema Metrobús-Q, Metro de Quito y Quito Cables.

La Comisión Técnica será responsable de la recepción, apertura, evaluación y habilitación de las ofertas técnicas, así como de realizar las aclaraciones y responder a las preguntas a los Oferentes. La Comisión Técnica, conforme los pliegos de la delegación, evaluará las ofertas económicas y recomendará su adjudicación o la declaratoria de desierto del procedimiento a cargo del Alcalde Metropolitano o su delegado.

La Comisión Técnica responderá, por escrito, a las preguntas e inquietudes que formulen los Oferentes, dentro de los tiempos establecidos en los pliegos para la delegación. Las respuestas se pondrán en conocimiento de todos los Oferentes, en la misma fecha.

La Comisión Técnica procederá a realizar la convocatoria por prensa en dos diarios de amplia circulación nacional por tres días distintos. La convocatoria contendrá al menos:

- a. La descripción general del servicio materia del concurso;
- b. Las indicaciones del lugar, fecha y horarios en que los interesados podrán adquirir los pliegos para la delegación;
- c. La fecha, hora y lugar de celebración del acto de presentación de las ofertas y apertura de la oferta técnica;
- d. La fecha, hora y lugar de celebración de apertura de la oferta económica;
- e. La fecha, hora y lugar para la comunicación de resultados.

Los pliegos para la delegación deberán ponerse a disposición de las personas naturales o jurídicas con experiencia en la fabricación, implementación y/u operación de Sistemas Inteligentes de Transporte, que haya ofrecido en contratos similares en al menos la misma cantidad de unidades que se pretenda instalar e interesadas en participar en el proceso a partir del día hábil siguiente al de la primera publicación de la convocatoria y hasta siete días hábiles posteriores a la última publicación. Sin perjuicio de su publicación en el sitio electrónico del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

La presentación de las ofertas técnica y económica deberá hacerse en dos sobres distintos, cerrados y sellados, debidamente foliados y rubricadas sus hojas por el o los representantes legales de cada

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

uno de los participantes; su entrega se hará en la fecha, hora, lugar y forma establecidos para tal efecto en las pliegos para la delegación y se redactarán en idioma español. Los pliegos de la delegación podrán contemplar la presentación de sobres adicionales para verificar requisitos de admisibilidad.

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

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

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

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

**Artículo 35.- De la adjudicación:** El Secretario de Movilidad otorgará el acto administrativo de delegación, el cual será documento habilitante para la suscripción del Contrato de Delegación. Ninguno de los Oferentes podrá reclamar indemnización alguna por los términos de la resolución.

Notificada al Oferente adjudicado la resolución de adjudicación y con su recibido, se remitirá todo el expediente a la Procuraduría Metropolitana para la preparación de la minuta correspondiente, el mismo que se elevará a escritura pública con la firma del señor Alcalde Metropolitano o su delegado.

**CAPÍTULO V  
DEL CONTROL, EVALUACIÓN Y FISCALIZACIÓN**

**Artículo 36.- Control, y fiscalización de la Delegación.-** La Autoridad ejercerá el control integral en las actividades de diseño, suministro, instalación, configuración, pruebas, puesta a punto, operación, mantenimiento y actualización de todos los elementos que componen los Sistemas Inteligentes de Transporte a cargo del Delegatario. Llevará a cabo además la fiscalización sobre la recepción, administración, inversión y entrega del dinero recaudado por el Delegatario al Fideicomiso, así como el cumplimiento de las instrucciones fiduciarias por parte del fideicomiso conforme las estipulaciones del contrato de fideicomiso y el Contrato de Delegación.

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

El incumplimiento de las disposiciones contempladas en el Contrato de Delegación conlleva la aplicación del régimen de sanciones por incumplimiento, garantizando la continuidad del servicio.

**Artículo 37.- Control en la prestación del servicio:** Las actividades de control y evaluación de los componentes que conforman los Sistemas Inteligentes de Transporte, estarán a cargo de la Secretaría responsable de la Movilidad, entidad que dará el debido acompañamiento en la implementación y operación de las herramientas tecnológicas a ser instaladas en los distintos Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros existentes, para lo cual se observará el régimen jurídico metropolitano del servicio de transporte público de pasajeros y las condiciones previstas en el Contrato de Delegación.

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

**Artículo 38.- Evasión de la tarifa:** La evasión del pago de la tarifa con los medios de pago determinados por la Autoridad, su reincidencia y/o la adulteración del dispositivo en los Sistemas Inteligentes de Transporte, dará lugar al desembarque del Pasajero a bordo de la unidad durante la prestación del servicio; de igual forma, se sujetarán a esta disposición quienes utilicen indebidamente el mecanismo de pago electrónico para evadir la tarifa que le corresponda por tipo de Usuario, en las condiciones previstas por la Secretaría responsable de la Movilidad.

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

**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

**PROYECTO  
ORDENANZA METROPOLITANA No.**

Transporte hacia los Usuarios del servicio y participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros. Se establecerá en el Contrato de Delegación la obligación de proveer de todas las facilidades logísticas y tecnológicas para que la campaña de difusión de los sistemas sea masiva y efectiva.

**Tercera:** Encárguese a la Secretaría responsable la Movilidad la determinación de las condiciones técnicas, características de infraestructura y arquitectura de los equipos y elementos que conforman los Sistemas Inteligentes de Transporte en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, además de las fases de implementación y operación de los mismos, que deberán ser informados al Alcalde Metropolitano para su debido seguimiento.

**Cuarta:** Para los efectos de la Delegación 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.

