

# PROYECTO DE ORDENANZA

## PROYECTO DE ORDENANZA

### ORDENANZA METROPOLITANA QUE CREA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP-DMQ) DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Una de las claves del proceso de transformación y modernización de la ciudad de Quito es la reconfiguración de su sistema de transporte, nuevo sistema que se define bajo la denominación de Sistema Integrado de Transporte (SITP-DMQ).

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

En estas circunstancias es conveniente definir un Sistema Integrado de Transporte (SITP-DMQ) con garantías suficientes de que el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) va a contar con un sistema de transportes que apoye los importantes procesos de transformación de la ciudad.

El establecimiento del SITP-DMQ en el ámbito del DMQ es un proyecto que pretende la reestructuración del sistema actual, dando lugar a un nuevo modelo funcional y un cambio en la movilidad de la población. Se trata, de un proyecto de ciudad hacia el mejoramiento del sistema de transporte público para que este sea capaz de competir con la movilidad del vehículo particular.

La implantación del SITP-DMQ aportará al desarrollo de la ciudad de Quito al generar un conjunto de beneficios, cuyos aspectos más visibles son los siguientes:

- Ahorro de tiempo de viaje de los ciudadanos.
- Una disminución de los costos de operación, a través de una racionalización del conjunto del sistema operativo.
- Mejoras ambientales, al reducir kilómetros de recorrido e incorporar oferta de transporte eléctrico.
- Reducción de la ocupación del espacio vial destinado al sistema de transporte público, al eliminar la redundancia de itinerarios.
- Creación de oportunidades de recuperación de espacios públicos y la promoción de usos múltiples asociados a los equipamientos del sistema.

Para lograr una interconexión adecuada de los componentes del SITP-DMQ, se realizará una adecuación de los Contratos de Operación (títulos habilitantes), suscritos de las Operadoras de Transporte terrestre público de pasajeros, en el ámbito intracantonal, urbano, rural y combinado.

## PROYECTO DE ORDENANZA

En la medida en que la integración de los diferentes servicios de transporte se concrete, es necesario una máxima coordinación entre ellas, de manera que el usuario vea minimizados los inconvenientes de trasbordar. Se busca que los horarios y frecuencias de servicio de las diferentes modalidades de transporte colectivo que concurren en una estación de transferencia, se encuentren articulados entre sí con un sistema de explotación conjunto.

La integración tarifaria/tecnológica desde el punto de vista de las condiciones de acceso al sistema, implica:

- Una estructura tarifaria basada en la integración de todos los operadores, en la proporcionalidad de la relación precio/distancia como unidad de tarificación.
- Unos precios que repartan equitativamente las cargas económicas según el tipo de usuario.
- Una tecnología común para todo lo relacionado con el control de accesos y gestión informática del recaudo.
- Es esencial determinar los diferentes niveles de integración de precios con vistas a la sostenibilidad financiera del sistema.

Respecto a la revisión tarifaria aplicable al Sistema Integrado de Transporte, es necesario tener presente los siguientes precedentes:

Con Resolución Nro. 001-DIR-2003-CNTTT, de 22 de enero de 2003, el Consejo Nacional de Tránsito (i) fijó los valores de las tarifas de transporte público en sus diferentes modalidades, específicamente, para la prestación del servicio de transporte urbano a nivel nacional, el valor establecido fue de veinticinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América (USD. 0,25) por pasajero, y (ii) dispuso el cumplimiento obligatorio de la media tarifa para pasajeros de la tercera edad, personas con discapacidad y estudiantes de niveles primario y secundario. Valores que se mantienen vigentes hasta la presente fecha en el Distrito Metropolitano de Quito y que es necesario efectuar las revisiones correspondientes.

El Consejo Nacional de Competencias, con Resolución Nro. 006-CNC-2012, de 26 de abril de 2012, resolvió transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, para lo cual clasificó a los gobiernos municipales en modelos de gestión, categorizando al Distrito Metropolitano de Quito en el modelo de gestión "A", encargando la competencia en planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.. El Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución Nro. 003-CNC-2014, de 22 de septiembre de 2014, ratificó la Resolución antes indicada. Así, desde el año 2015, 13 ciudades a nivel nacional han procedido a la revisión de tarifas de transporte público en el ámbito intracantonal. Se resalta que todos los municipios, catalogados en el modelo de gestión A, conforme la Resolución del Consejo Nacional de Competencias, con excepción del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, han establecido el valor de 30 centavos de dólar de los Estados Unidos de América como nueva tarifa a ser cobrada al usuario por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el ámbito intracantonal, y el Municipio de Loja que en el año 2015 fijó la tarifa por el servicio en 35 centavos de dólar.

## PROYECTO DE ORDENANZA

Por otra parte, la Agencia Nacional de Tránsito mediante Resolución No.007-DIR- 2012-ANT de 09 de febrero del 2012, aprobó los estudios relacionados con la regulación de tarifas de los servicios de transporte terrestre interprovincial e interprovincial; así como, estableció las tarifas para este tipo de servicio con un valor máximo de incremento correspondiente al 25% sobre las tarifas vigentes a esa fecha para esas modalidades de transporte. En los cantones aledaños al Distrito Metropolitano de Quito, existen tramos importantes de rutas que son usadas, tanto por las operadoras de transporte intracantonal combinado del DMQ, como por las operadoras de transporte interprovincial. Esta situación ha creado malestar entre los usuarios de transporte de estas modalidades, así como entre los operadores de transporte intracantonal rural y combinado, debido a que para una misma ruta, actualmente hay 2 valores de tarifa, la una que tiene el incremento autorizado por la Agencia Nacional de Tránsito; y, la otra, que mantiene los valores de tarifa desde el año 2003 y que no han sido revisados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por lo que, es imprescindible la revisión y reajuste de las tarifas para el servicio de transporte intracantonal combinado y rural del Distrito Metropolitano de Quito.

En el corto plazo, entrará en funcionamiento el subsistema de transporte público de pasajeros Metro de Quito, que se convertirá en la nueva columna vertebral del sistema de transporte público metropolitano. La inclusión de este nuevo subsistema conlleva cambios estructurales en los actuales subsistemas de transporte, que permitirá una organización del servicio acorde a las necesidades actuales de la población, disminuyendo la congestión vehicular, logrando una mejor cobertura de servicios, menos tiempo de traslados, y, la implementación definitiva del Sistema Integrado de Transporte (SITP-DMQ), lo que requerirá que en una fase previa se ejecuten aspectos claves para el óptimo funcionamiento del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, como el modo de cobro a través de un medio de pago electrónico y/o tecnológico y tipo de tarifa.

Con el fin de analizar esta situación, se contrató la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito", a través de la Secretaría de Movilidad, en calidad de entidad rectora de las políticas que en materia de transporte terrestre rigen dentro del Distrito. El objetivo de esta consultoría fue establecer el marco conceptual de la política tarifaria, construir la estructura de los costos operacionales y calcular la tarifa técnica referencial para cada modalidad y grupo de servicios integrados del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros (SMTPPQ) en cada una de las etapas de su integración.

Para definir los costos operacionales y la tarifa técnica referencial, la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito" se basó en:

- El levantamiento de información tanto de fuentes primarias, así como de fuentes secundarias. Se consideró la información proporcionada por las operadoras de transporte contrastándola con las encuestas realizadas por el consultor, se efectuó la investigación de costos en el mercado local respecto a vehículos, insumos y repuestos al por mayor y menor, de variables macroeconómicas, subsidios y compensaciones al transporte y políticas laborales; y, demás aspectos que inciden en los costos operacionales.
- La revisión de la estructura de costos de los cuatro subsistemas de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito (Metrobús-Q, Convencional Intracantonal Urbano, Metro y Cable), con el

## PROYECTO DE ORDENANZA

objetivo de calcular la tarifa técnica de cada uno y sus costos totales anuales. La tarifa técnica de cada subsistema corresponde al valor medio por viaje que es requerido para cubrir los costos operacionales de los servicios prestados. Mientras que la tarifa técnica de un viaje integrado entre subsistemas, que comprende varias etapas (ejemplo: Metro + Metrobús-Q), constituye la suma de los costos de cada una de las etapas.

Como parte del análisis de política tarifaria, la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito" recomienda aplicar una tarifa plana o única para el Subsistema Convencional sin integración; y una tarifa variable con cobro adicional por transferencias para el Sistema Integrado de Transporte, descartándose para la ciudad de Quito, otros esquemas como tarifa variable o por recorrido o por zona, que serán aplicados en los servicios de transporte intracantonal combinado y rural por sus características geográficas.

La tarifa variable con cobro adicional se ha considerado como la más viable a aplicarse en el sistema integrado de transporte público y opera de la siguiente forma: si el usuario efectúa un viaje de una sola etapa (mono - operador), el pago corresponderá a la tarifa base de cualquiera de los subsistemas de transporte; si requiere realizar una etapa adicional en su viaje, efectuando una primera transferencia a una unidad del mismo u otro subsistema de transporte (multi - operador), deberá pagar un valor adicional menor a la tarifa base. En esta modalidad la tarifa base siempre será menor que la tarifa plana, por lo que beneficia al 70% de los usuarios que actualmente realizan su viaje en una sola etapa, además genera mayor información estadística de los viajes ejecutados permitiendo una mejor planificación de los servicios.

La prestación de los servicios de transporte público requiere de una estructura de tarifas las cuales deberán ser canceladas por los usuarios, las mismas que se obtendrán del equilibrio entre los gastos que representan la operación y los ingresos obtenidos, lo cual se resume en la siguiente ecuación general:

$$\text{Costos} + \text{Amortización de inversiones} = \text{Ingresos (Recaudo, Otros)} + \text{Subsidios/Compensaciones}$$

En este contexto, la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito", analizó escenarios donde los subsidios se otorgarían para: la compra de flota de los corredores que son administrados por la EPMTQP pertenecientes al subsistema Metrobús-Q (siempre y cuando sea de propiedad municipal) y Metro, así como la infraestructura y/o los que defina la Municipalidad.

Debe tenerse en cuenta que las inversiones a amortizar varían por subsistema. Es decir, para el subsistema Intracantonal Urbano se incluye la inversión inicial en el bus, mientras que, en el Metro, Metrobús-Q y Cable que pertenecen a la Municipalidad, las inversiones en infraestructura no forman parte de los componentes a remunerar mediante la tarifa.

El artículo II.2.320 de la Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, del Libro IV.2: De la Movilidad que forma parte del Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, hace referencia a la estructura tarifaria que será determinada por el Concejo Metropolitano en ejercicio de sus facultades, mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos producto del

## PROYECTO DE ORDENANZA

recaudo, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros. En concordancia con lo dicho, el artículo IV.2.325 del mismo cuerpo normativo, señala que para dicho fin, la Secretaría de Movilidad en su calidad de Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros será la responsable de actualizar y revisar la estructura de costos que permita calcular la tarifa técnica referencial en cada Subsistema y que cubra los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores del sistema de transporte público, bajo los principios establecidos en el artículo IV.2.320 ibidem. Por otro lado, la Disposición Transitoria Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 201 sancionada el 08 de febrero de 2018, aún vigente, encarga a la Secretaría de Movilidad poner a consideración de la Comisión de Movilidad la estructura tarifaria a ser aplicada en el DMQ que incluya la forma de integración, cobro y distribución de ingresos, así como el cronograma de implementación, y la seguridad social de todos los trabajadores del sistema, la misma que debe ser puesta en conocimiento del Concejo Metropolitano para su posterior aprobación, promulgación y cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores de transporte.

La Secretaría de Movilidad tomando como base la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito", el Estudio Técnico para la Implementación de la Primera Línea del Metro de Quito, y, observando las disposiciones del Título XIII antes referido, presentó al Concejo Metropolitano el informe No. SM-DPPM-090B/2018, sin que el proceso se haya concluido de manera favorable.

El Informe Técnico presentado por la Secretaría de Movilidad, establece que el 73% de la población usa el transporte público como modo de movilización motorizado, por lo que mejorar y ordenar el Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ, supone realizar mejoras en beneficio de la mayoría de la población. En la actualidad en la ciudad de Quito, en el subsistema Convencional se realizan un millón seiscientos mil viajes; y, en el Subsistema Metrobús-Q, un millón de viajes, en un día laborable, estos son datos importantes en una población de 1'978.376 habitantes (área urbana ciudad de Quito), por lo que es prioritario generar medidas orientadas a mejorar el servicio, en función de las necesidades de los usuarios del transporte público, así como propiciar el incremento del uso del transporte público por parte de la población, en detrimento del uso de vehículo particular.

En el informe de la Secretaría de Movilidad, se determina que los viajes diarios realizados en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, son efectuados en un 70% en una etapa o transferencia, el 25% en dos etapas o transferencias; y, el 5% en tres o más etapas o transferencias.

La Secretaría de Movilidad recomienda, que el tipo de tarifa más conveniente a aplicarse en la ciudad de Quito, cuando se implemente el Sistema Metropolitano de Transporte, contando con un sistema integrado de recaudo, es la denominada "Tarifa Variable o por transferencias", según la definición prevista en el artículo

IV.2.315 de la Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, del Libro IV.2: De la Movilidad que forma parte del Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

## PROYECTO DE ORDENANZA

Esta tarifa contempla que el usuario del transporte público integrado, pagará un valor adicional a la tarifa base por realizar una o varias transferencias o transbordos en los diferentes subsistemas de transporte, en una ventana de tiempo determinada<sup>1</sup>, que para el caso de la presente Ordenanza ha sido definida en noventa minutos.

La tarifa variable por etapa o por transferencias constituye una alternativa que beneficia tanto a la población que realiza un viaje sin transferencias (viaje mono- operador); como a la población que efectúa su viaje con una o más transferencias (viaje multioperador), valores de tarifa que no superarían los valores que actualmente pagan los usuarios que realizan más de una transferencia para llegar a su destino final. No se considerarán pagos adicionales por transferencia cuando los usuarios hagan transbordo desde los buses alimentadores a la troncal del mismo corredor o viceversa.

La tarifa técnica se obtiene dividiendo el costo total de la operación para el número de pasajeros pago totales. Este valor obtenido es la tarifa técnica plana de integración de los subsistemas que se integren, la misma que no tiene un costo adicional por transferencia.

A partir de ésta se obtiene la tarifa técnica con un costo por transferencia; la cual establece una tarifa base menor a la tarifa plana, para cada uno de los subsistemas, que sería la que pagarían los usuarios que realizan su viaje en una sola etapa (70% de los usuarios de transporte de la ciudad de Quito). El costo de la transferencia resulta ser el valor que se requiere para llegar al total que debe obtenerse por el recaudo en los subsistemas que se integran, el cual sería pagado por los usuarios que realizarían dos o más transferencias (30% de los usuarios de transporte de la ciudad de Quito), que en muchos casos son quienes viven en zonas más alejadas con bajos niveles de ingreso.

Uno de los productos de la Consultoría contratada por la Secretaría de Movilidad fue la determinación de la tarifa técnica para el subsistema convencional o intracantonal cumpliendo con lo establecido en las Leyes, Reglamentos, Ordenanzas y Resoluciones en materia de transporte público de pasajeros. La tarifa técnica obtenida con base a los egresos que se producen por la operación de un servicio de transporte (costos variables + costos fijos + costos de capital) es superior a la tarifa media vigente a la fecha que no ha sido modificada desde el año 2003. Con el objeto de que la operación del subsistema convencional sea sostenible, la Secretaría de Movilidad ha realizado la actualización de la tarifa al usuario, en una primera fase de USD. \$ 0,25 a USD. \$ 0,35, y una segunda fase la que corresponda al sistema integrado. Esta tarifa propuesta entrará en vigencia a partir de la firma de los nuevos contratos de operación establecidos en esta ordenanza y tendrá validez para el subsistema convencional, así como para el Subsistema Metrobús-Q. La aprobación de esta tarifa estará sujeta al cumplimiento por parte de los operadores de transporte y Metrobús-Q de los parámetros de calidad de servicio inmersos en los nuevos contratos de operación que deberán suscribirse con la Secretaría de Movilidad y a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento de aplicación, y la Ordenanza No. 001 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, Libro IV: Del Eje Territorial, Libro IV.2: De la Movilidad, Artículos IV.2.1 hasta IV.2.346 (antes Ordenanza 201).

Para la definición de la tarifa en la primera fase de integración entre los subsistemas Metro y Metrobús-Q (corredores a cargo de la empresa de Pasajeros), es decir para el inicio de operación del Metro de Quito, la Secretaría de Movilidad conjuntamente con la Empresa Metro de Quito y la Empresa Pública Metropolitana

## PROYECTO DE ORDENANZA

de Transporte de Pasajeros de Quito, elaboró un modelo de cálculo tarifario específico para el efecto, cuyo Informe Técnico y anexos, fue consolidado por dicha Empresa. Los resultados de este cálculo se plasmaron en cuatro escenarios, siendo el escenario No. 3 el que se recomienda se aplique para esta fase. Dicho escenario establece que la tarifa base para utilizar el metro es de \$0.65 y de \$0.15 para integrarse con los corredores del Subsistema Metrobús-Q administrado por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros; mientras que la tarifa base para este subsistema Metrobús-Q administrado por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros es de \$0.55 y el valor por la transferencia al metro es de \$0.25. Consecuentemente la tarifa total de integración tiene un valor de \$0.80. Cabe indicar que esta tarifa no cubre todos los costos operacionales de los dos subsistemas integrados, en razón de que las demandas esperadas en el subsistema Metro, no alcanza las demandas previstas, lo cual se concretará con la integración de todos los subsistemas en la siguiente fase. Por lo tanto, la Municipalidad deberá cubrir las diferencias no cubiertas por la recaudación de la tarifa. Anexo 5.

Finalmente, con el objetivo de viabilizar la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros, es imprescindible contar con un Sistema Integrado de Recaudo a cargo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Con la entrada en operación de la Primera Línea del Metro de Quito, la Secretaría de Movilidad plantea una primera fase de integración tarifaria entre los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q; en una segunda fase, se integren tarifariamente los dos subsistemas con el subsistema Convencional Urbano; y, una tercera fase de integración tarifaria de los tres subsistemas nombrados con el subsistema Quito Cables u otros que se incorporaren. Simultáneamente, previo a la primera fase de integración, en el subsistema convencional urbano se implementarán los sistemas automáticos de control operacional bajo las normas técnicas expedidas por la Secretaría de Movilidad, que operará sin integración hasta la segunda fase.

Por las razones expuestas en los párrafos anteriores, la Secretaría de Movilidad propone la tarifa con pago por transferencia considerando una ventana de tiempo para trasbordos de 90 minutos, este periodo se considera suficiente con base en los resultados de tiempo máximo de desplazamiento de un usuario compilados por el estudio de factibilidad de la Primera Línea del Metro de Quito. En general, el pago por transferencia se realizará únicamente en el primer trasbordo; el segundo y siguientes trasbordos dentro de la ventana de tiempo referida, no tendrá un costo adicional por transferencia.

Respecto de las tarifas correspondientes al Subsistema Convencional Intracantonal Combinado y Rural, la Secretaría de Movilidad ha establecido las metodologías de cálculo específicas para los diferentes casos en que estas modalidades de transporte operan. El cálculo de los costos de operación para cada caso se obtuvo del modelo tarifario que dispone la Secretaría de Movilidad.

La implantación de un nuevo modelo de transporte para el DMQ, basado en los principios de integración e intermodalidad que acaban de explicarse, requiere un marco institucional adecuado que garantice una óptima distribución de las competencias en materia de transporte público, así como de los recursos necesarios para su adecuado desarrollo.

El DMQ es titular de la competencia exclusiva en materia de planificación, regulación y control en materia de tránsito y transporte terrestre en su jurisdicción territorial, de conformidad con el ordenamiento normativo vigente. Considerando que la estructura actual no es del todo adecuada, funcionalmente

## PROYECTO DE ORDENANZA

hablando, el SITP-DMQ requiere de una organización sistémica que sea concordante con su naturaleza intermodal que implica la integración tarifaria.

Por tales consideraciones y de conformidad con las facultades que le atribuye el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización –COOTAD, le corresponde al Concejo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, conocer y aprobar el siguiente proyecto de Ordenanza Metropolitana por la cual se crea el Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ).

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

#### CONSIDERANDO:

**Que**, el art. 314 de la Constitución de la República («Constitución») determina que el Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. Además de ello, el mismo art. indica que, el Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación;

**Que**, de acuerdo con el núm. 25 del art. 66 de la Constitución, se reconoce y garantiza a las personas, el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad;

**Que**, el núm. 6 del art. 264 de la Constitución, en concordancia con el art. 266 ibidem, establece que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tienen la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio;

**Que**, el núm. 3 del art. 47 de la Constitución, reconoce a las personas con discapacidad rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos;

**Que**, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, en el literal b) de su artículo 54, prevé como función del gobierno descentralizado municipal el “diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales”. En el artículo 55 literales e) y f) de la norma ibidem establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal, “crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;” y, “planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción”; en concordancia con lo previsto en el literal a) del artículo 57, que como atribución del concejo municipal prevé “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**, el artículo 84 literal q) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, confiere a los Gobiernos de los Distritos Autónomos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial;

**Que**, el artículo 130 del COOTAD referente al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte señala en su inciso segundo que, a los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma

## PROYECTO DE ORDENANZA

exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal;

**Que**, el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial –LOTTTSV, determina que “el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas”;

**Que**, los literales c), h) y k) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus competencias: “(...) 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; (...) h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector; (...) k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales”;

**Que**, el artículo 47 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial –LOTTTSV, determina que: “El transporte terrestre de personas animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas”.

**Que**, de igual forma la LOTTTSV establece en su artículo 48 que “En el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores de 65 años de edad. El reglamento a la presente Ley determinará el procedimiento para la aplicación de tarifas”;

**Que**, los literales a), b), c), d), del artículo 54 de la LOTTTSV, determinan que: “(...) la prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos: a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, ambiental; y, d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.”;

**Que**, el Artículo 55 de la LOTTTSV, determina que: “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**, el artículo 65 de la LOTTTSV, señala que “El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intrarregional, interprovincial e internacional”; en armonía con lo dispuesto en el artículo 66 *ibidem*, que define al servicio de transporte público Intracantonal,

## PROYECTO DE ORDENANZA

como aquel que opera dentro de los límites cantonales y por ende le corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;

**Que**, el literal a) del artículo 75 de la LOTTTSV, señala que: “Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda: a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, para el ámbito intracantonal;”.

**Que**, en el primer inciso del artículo 76 de la LOTTTSV, señala que “El contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley; así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas. El contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el Reglamento.”

**Que**, el artículo 201 literales a), e) y f) de la mencionada Ley Orgánica, determina que los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a: “a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente; (...) e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y, f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos”;

**Que**, el numeral 1 del artículo 60 del Reglamento a la LOTTTSV determina que el servicio de transporte Intracantonal es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales);

**Que**, en el artículo 66, del capítulo VIII, Títulos habilitantes de Transporte Terrestre, del reglamento a la LOTTTSV, determina que: “Contrato de operación: es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales y acorde al proyecto elaborado, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas en los ámbitos y vehículos definidos en el artículo 63 de este Reglamento”; en armonía con lo dispuesto en el artículo 76 del reglamento ibidem que establece los requisitos mínimos que deben contener los contratos de operación.

**Que**, el art. IV.2.1 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito («Código Municipal») establece al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros como el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y promover a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, el que de conformidad con el art. IV.2.3 ibidem se organiza en cuatro subsistemas: (i) el subsistema de transporte masivo de pasajeros denominado “Metro de Quito”; (ii) el subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos denominado “Metrobús-Q”; (iii) el subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, denominado “Transporte Convencional”; y, (iv) el subsistema de transporte público de pasajeros por cable, denominado “Quito Cables”;

## PROYECTO DE ORDENANZA

**Que**, el artículo IV.2.6 ibidem señala en su numeral 1 que es deber y obligación de las y los Participantes del Sistema arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para conseguir que los servicios y los elementos físicos, operativos y financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se integren; así mismo y en armonía con lo expuesto, en los numerales 2 y 3 del mismo artículo se dispone: “2. El Administrador o Administradora del Sistema es responsable de determinar el calendario, horario y mecanismos de integración de los distintos componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con carácter mandatorio para todos los Participantes del Sistema.” “3. El Administrador o Administradora del Sistema expedirá los instrumentos de planificación y técnicos que, entre otros aspectos, permitan la incorporación de herramientas tecnológicas de control y evaluación, recaudación y, en general, cualquier otra que permita la mejora de los procesos vinculados con la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.”

**Que**, el núm. 1 del artículo IV.2.8 del Código Municipal señala como objetivo del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, la prestación de un servicio de óptima calidad al usuario;

**Que**, de acuerdo con el núm. 1 del artículo IV.2.13 del Código Municipal, le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;

**Que**, de conformidad con el art. IV.2.320 del Código Municipal, la estructura o régimen tarifado al que se sujetarán los usuarios por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro del Distrito Metropolitano de Quito, será el determinado por el Concejo Metropolitano, en ejercicio de sus facultades;

**Que**, el art. IV.2.323 del Código Municipal establece los tipos de tarifa que podrán ser aplicados dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito;

**Que, el art. IV.2.327 establece que, para la fijación de tarifas, se debe garantizar el equilibrio económico financiero de la operación y el acceso a tarifas socialmente justas para los usuarios del servicio;**

Que, la Disposición derogatoria del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito dispone: “Deróguense todas las Ordenanzas que se detallan en el cuadro adjunto (Anexo Derogatorias), con excepción de sus disposiciones de carácter transitorio hasta la verificación del efectivo cumplimiento de las mismas; y, sin perjuicio de la continuación de los procedimientos iniciados al amparo de las normas descritas en el anexo derogatorias, hasta su culminación conforme la norma vigente al momento de su inicio.”

Que, el modelo tarifario considerado en este Proyecto de Ordenanza elaborado en el año 2016 calcula, tarifas de manera individual para cada uno de los Subsistema de Transporte Público (Convencional Urbano, Metrobús Q, Metro y Cables), así como también de manera integrada para el conjunto de los mismos. La Secretaría de Movilidad para efecto de la presente Ordenanza, ha actualizado los módulos individuales de cálculo, estando en proceso la actualización correspondiente a los diferentes escenarios de integración previstos.

**Que, los módulos individuales de cálculo para el Subsistema Quito Cable considerados en esta Ordenanza se encuentran en el informe XXXX desarrollado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.**

## PROYECTO DE ORDENANZA

**Que**, la Secretaría de Movilidad, remitió el Informe Técnico No. IT-SM-DMPPM-085A- 2019, que trata acerca de la propuesta de estructura tarifaria para el transporte público del Subsistema Convencional Intracantonal Urbano, Combinado y Rural del Distrito Metropolitano de Quito en la Fase Previa a la integración tarifaria, a la cual deberán acogerse los servicios del Subsistema Metrobús-Q (corredores tronco alimentados, tipo BRT); y el Informe Técnico No. IT-SM-DMPPM-089-2019, referente a la propuesta de estructura tarifaria para la Fase de Integración tarifaria entre los subsistemas Metro, Metrobús-Q y Convencional Intracantonal Urbano.

**Que**, el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en su segunda parte: II Quito Ciudad Inteligente – La Movilidad, factor de articulación, dentro de la política M1, Objetivo 1.1 determina: “Se utilizará el Transporte Público -TP como medio preferente de desplazamiento, mediante un sistema integrado masivo de transporte con altos niveles de calidad y eficiencia, donde el Metro será el eje estructurador, siendo sus mayores atributos la disminución del tiempo de viaje, conectividad y cobertura”.

**En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 8, numeral 1 y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 322, 57, literal a) artículos 87, literal a) del Código Orgánico de Organización, Autonomía y Descentralización.**

### EXPIDE LA SIGUIENTE:

#### **ORDENANZA METROPOLITANA QUE CREA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (SITP-DMQ)**

**Artículo 1.-** A continuación del Título XIII “De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito”, que forma parte del Libro IV.2: “De la Movilidad”, del Libro IV: “Del Eje Territorial”, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, agréguese el siguiente Título:

#### **TÍTULO XIV**

#### **DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP-DMQ)**

#### **CAPÍTULO I**

#### **GENERALIDADES**

**Artículo IV.2.347.-** Objeto: Crear e implementar el Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ), con el fin de mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y la movilidad urbana, a través de la implementación de servicios públicos accesibles, seguros, eficientes y respetuosos con el ambiente, que garanticen la vigencia y debida aplicación de las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su reglamento General de aplicación y la normativa metropolitana vigente.

## PROYECTO DE ORDENANZA

**Artículo IV.2.348.-** Ámbito: Las disposiciones del presente Título son de cumplimiento obligatorio por parte de los órganos y entidades metropolitanas que forman parte del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y de cada Subsistema que lo conforma, en el ámbito de sus competencias. Se sujetarán también a estas disposiciones, los usuarios del servicio de transporte público, las operadoras de transporte público de pasajeros autorizadas, así como su personal administrativo y operativo, en los ámbitos intracantonal urbano, intracantonal rural e intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito.

**Artículo IV.2.349.-** Definiciones: Para efectos de aplicación del presente Título, se tendrán presentes las siguientes abreviaturas y definiciones:

1. **EPMTPQ:** Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.
2. **EPMMQ:** Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito
3. **SIR:** Sistema Integrado de Recaudo.
4. **SAE:** Sistema de Ayuda a la Explotación.
5. **SIU:** Sistema de Información al Usuario.
6. **SITP-DMQ:** Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito.
7. **Sistemas Inteligentes de Transporte:** Término genérico referido al conjunto de SIR, SAE y SIU.
8. **Metro de Quito:** Subsistema de transporte masivo de pasajeros, constituido por los elementos y/o componentes vinculados a las líneas del metro que, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar.
9. **Metrobús-Q:** Subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos (BRT-bus de tránsito rápido), constituido por los elementos y/o componentes vinculados con los corredores troncales y alimentadores que, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar.
10. **Servicio de transporte público:** Prestaciones de transporte en rutas e itinerarios especificados de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema.
11. **Subsistema:** Tipología del servicio de transporte que forma parte del sistema metropolitano de transporte público.
12. **Transporte Convencional:** Subsistema de transporte colectivo que operan generalmente en la red vial con tráfico mixto, con sus elementos y/o componentes, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema.
13. **Quito Cables:** Subsistema de transporte público de pasajeros por cable, que comprende el servicio prestado a través de teleféricos, telecabinas desembragables, funiculares y otros medios similares que, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar.
14. **Tarifa técnica:** Es el valor que se obtiene dividiendo el costo total **de las inversiones realizadas cuando fuere el caso**, la operación del servicio de transporte público para el número de pasajeros totales que pagan la tarifa.
15. **Tarifa:** Tarifa al usuario, se refiere en general al valor monetario que cancela el usuario, como contra prestación por el uso de los servicios del sistema de transporte público de pasajeros.

## PROYECTO DE ORDENANZA

16. **Tarifa variable por etapas o transferencias:** Es el pago de una tarifa base más un pago adicional por transferencia o trasbordo. Se aplica cuando el usuario utiliza el sistema integrado de transporte.
17. **Tarifa base:** Valor que cancela el usuario al realizar la primera etapa de su viaje en un servicio del sistema integrado de transporte.

### CAPÍTULO II

#### INTEGRACIÓN DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

##### SECCIÓN 1

##### DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP-DMQ)

**Artículo IV.2.350.- Del Sistema Integrado de Transporte (SITP-DMQ):** El SITP-DMQ es el denominado Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, compuesto por los elementos y/o componentes operacionales vinculados a los Subsistemas de Transporte Convencional, Metrobús-Q, Metro y Cables, que pueden contar con integración física y tarifaria a través de medios de pago, según las siguientes definiciones:

1. La integración física es la articulación que se produce en una infraestructura especializada para que los transbordos o transferencias entre los sistemas de transporte público se realicen de manera segura, coordinada, rápida e informada;
2. La integración tarifaria consiste en la adopción de una estructura de pagos de los servicios, conforme a la normativa legal vigente aplicable a todo el SITP-DMQ, aprobadas por el Concejo Metropolitano de Quito y que forman parte de las Autorizaciones y/o Contratos de Operación correspondientes.
3. La integración de medios de pago es la utilización de un único medio tecnológico para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios, con la finalidad de facilitar la accesibilidad a los servicios de transporte, así como lograr la eficiencia en la recaudación y disponer de mejores niveles de información para su planificación.

**Artículo IV.2.351.- Componentes del SITP-DMQ:** Son los siguientes:

- Administrador del sistema
- Ente gestor del SITP-DMQ o Autoridad Única del Transporte.
- Estructura tarifaria.
- Administrador de los ingresos operacionales y no operacionales (Fideicomiso).
- Unidades de gestión operacional.
- Fiscalización de la operación.
- Subsistemas de transporte público.
- Operadores de los subsistemas de transporte público.
- Sistemas inteligentes de transporte (SIR, SAE, SIU).
- Infraestructura y equipamientos.

## PROYECTO DE ORDENANZA

**Artículo IV.2.352.- Subsistemas del SITP-DMQ:** Corresponde a las tipologías de los diferentes servicios de transporte que forman parte del sistema integrado de transporte público del DMQ, y son los siguientes:

- Transporte convencional.
- Metrobús – Q.
- Metro de Quito.
- Quito Cables y otros que se incorporaren.

**Artículo IV.2.353.- Acceso a la Prestación del Servicio:** El acceso y la permanencia a la prestación del servicio de transporte en cualquiera de los componentes del SITP-DMQ se encuentra condicionado al otorgamiento de contratos de operación y, autorizaciones, **concesiones y/o delegaciones** correspondientes, así como en lo que establezcan las normas aplicables a cada uno de los componentes del SITP- DMQ.

**Artículo IV.2.354.- Autoridades Competentes:** El SITP-DMQ es de carácter único y sus componentes operan de manera integrada y sistémica:

1. Secretaría de Movilidad
2. Autoridad Única de Transporte
3. EPMTQP
4. EPMMQ
5. AMT

**Artículo IV.2.355.- Incentivos al uso de flota no contaminante:** Con la finalidad de mejorar las condiciones ambientales y de calidad de servicio de transporte, se definen incentivos a los operadores que inviertan en flota **o sistemas de transporte** que utilicen energía no contaminante y que sea amigable con el ambiente, de acuerdo con las siguientes consideraciones y requerimientos:

- Los buses nuevos que operen en las troncales de los corredores del Subsistema Metrobús-Q, **así como sistemas de transporte por cable (teleféricos) del Subsistema de Quito Cables**, son exclusivamente con este tipo de tecnología, los costos de inversión y operación deben ser cubiertos en el pago de este servicio.
- Nuevas rutas alimentadoras y transversales a implementarse en el sistema integrado solamente operarán con este tipo de vehículos, para lo cual el SITP-DMQ deberá asumir los nuevos costos de inversión y operación.
- En las estaciones de transferencia del subsistema Metrobús-Q, el Administrador del Sistema implementará puntos de recarga sin costo para buses eléctricos, independientemente de los que disponga cada operador.
- Los buses con este tipo de tecnología se exonerarán anualmente de una revisión vehicular técnica obligatoria.

### SECCIÓN 2

# PROYECTO DE ORDENANZA

## PROCESO DE INTEGRACIÓN

**Artículo IV.2.356.-** Proceso de integración: El Proceso operacional de Integración física y tarifaria a través de un medio de pago del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, se realizará de manera progresiva, para lo cual la Secretaría de Movilidad, en su calidad de Administradora del Sistema, establecerá los plazos y condiciones para el cumplimiento de dicha integración, debiendo garantizar la ejecución de las siguientes fases:

1. Fase Previa a la Integración.
2. Fase Primera de Integración.
3. Fase Segunda de Integración; y,
4. Fase Tercera de Integración.

**Artículo IV.2.357.- Fase Previa a la Integración:** Para la debida integración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en las fases que correspondan, los elementos y/o componentes vinculados a los Subsistemas de Transporte Convencional y Metrobús-Q, deberán previamente cumplir de manera obligatoria las condiciones de optimización operativas y laborales a continuación descritas:

**a. Para el caso del Transporte Convencional:**

1. Cumplimiento de los estándares de calidad previstos en los numerales 1, 3 y 6 del artículo IV.2.342 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, cuya verificación se realizará bajo los mecanismos de control y evaluación definidos en el Anexo Técnico que forma parte integrante de la Ordenanza Metropolitana No. 201 sancionada el 08 de febrero de 2018 y el detalle contenido en el Anexo 1 de la presente Ordenanza.
2. Se fortalecerá el Modelo de Gestión por caja común a través de la consolidación del modelo de gestión por operadoras. Para el efecto, los socios de cada operadora delegarán la administración y gestión operativa de su unidad de transporte a la operadora (persona jurídica), lo que permitirá posteriormente el establecimiento del modelo de gestión de Caja Común en el sistema integrado de transporte.
3. Cumplimiento de la normativa laboral vigente. Para el efecto, se verificará que el personal de las operadoras se encuentre afiliado al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS), que tengan jornadas laborales máximas de ocho horas continuas, y que contraten el personal necesario para el cumplimiento de esta normativa en concordancia con las fases de integración.
4. Implementación de sistemas tecnológicos de control operacional. La Secretaría de Movilidad verificará el cumplimiento de los índices operacionales y demás obligaciones establecidas en el contrato de operación a través de los reportes de los sistemas tecnológicos de control operacional implementados en las unidades de transporte e interconectados con los centros de control.

Una vez que se hayan verificado las condiciones aquí detalladas, la Secretaría de Movilidad suscribirá con las Operadoras de Transporte Público Convencional Intracantonal Urbano, Combinado y Rural del Distrito Metropolitano de Quito el respectivo Contrato de Operación, que deberá contener entre sus obligaciones el cumplimiento continuo e irrestricto de las mismas.

## PROYECTO DE ORDENANZA

### b. Para el caso del Subsistema de Transporte Metrobús-Q:

1. Aplicación del modelo de gestión por caja común en los buses alimentadores y troncales, de acuerdo a la forma de contratación y pago de sus servicios.
2. Reestructuración del modelo de contratación de los servicios de las unidades de alimentación del sistema de transporte; los mismos que tendrán por finalidad potenciar la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.
3. Mejoramiento de la infraestructura y material rodante mediante modelo de inversión privada y/o pública.
4. Incorporación tecnológica para el control y manejo óptimo de la operación;
5. Aplicación de buenas prácticas empresariales que permita la optimización de la gestión empresarial.
6. Reestructuración operativa de los servicios de transporte público por parte de la Secretaría de Movilidad en coordinación con los diferentes operadores de los subsistemas de transporte, en función del inicio de operación de la Primera Línea de Metro.
7. Implementación del sistema de información al usuario;
8. Evaluación financiera de las medidas adoptadas para la optimización de las empresas operadoras;
9. Las demás que establezca la Secretaría de Movilidad.

La Secretaría de Movilidad establecerá los mecanismos que permitan verificar y validar el cumplimiento de los niveles de calidad de servicio aquí dispuestos.

**Artículo IV.2.358.- Integración de Medios de Pago:** Previo a la Primera Fase de integración, el Subsistema de Transporte Metro y los servicios del Subsistema de Transporte Metrobús-Q a cargo de la EPMPQ, implementarán el Sistema Integrado de Recaudo, mientras que, los servicios del Subsistema Metrobús-Q delegados a operadoras privadas de transporte y el Subsistema Convencional Urbano, podrán progresivamente implementar los sistemas SIR, SAE y SIU bajo las normas técnicas expedidas por la Secretaría de Movilidad, los mismos que se integrarán de acuerdo al cronograma establecido en el presente Título.

**Artículo IV.2.359.- Integración Operacional:** La Secretaría de Movilidad realizará la reestructuración de las rutas de transporte público de Quito, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial, mejorar los tiempos de viaje, optimizar los costos de operación del sistema, bajo los principios de accesibilidad universal, confiabilidad, seguridad, y protección del medio ambiente.

La optimización de los servicios de transporte público, se sustenta en la estructuración de una red integrada, que provea de manera eficiente dichos servicios, considerando la Primera Línea de Metro de Quito como el eje fundamental de esa red.

La Secretaría de Movilidad, en coordinación con las Empresas Públicas Metropolitanas de Pasajeros y Metro de Quito, establecerá la reestructuración de servicios troncales y alimentadores, considerando el principio de complementariedad y el necesario proceso de optimización del actual Subsistema Metrobús-Q. Dicha

## PROYECTO DE ORDENANZA

reestructuración entrará en operación en la Fase Primera de Integración, cuyas definiciones formarán parte de la reestructuración general de rutas del Sistema Integrado de Transporte del DMQ.

Artículo IV.2.360.- Fase Primera de Integración: Cumplida la Fase Previa a la Integración y para el inicio de la operación de la Primera Línea del Metro de Quito, se integrarán operacional y tarifariamente los subsistemas Metro y “Metrobús-Q”, en dos etapas:

1. Etapa 1: Integración del Sistema Integrado de Recaudo del subsistema Metro con los corredores (troncales y alimentadores) del subsistema “Metrobús-Q” a cargo de la EPMT PQ, e implementación del Sistema de Administración Global (SAG), con base en las normas técnicas que para el efecto dicte la Secretaría de Movilidad.
2. Etapa 2: Los corredores del Subsistema “Metrobús-Q” que han sido delegados a las operadoras privadas de transporte por parte de la Secretaría de Movilidad, se incorporarán al Sistema Integrado del Transporte (SITP-DMQ) de acuerdo con el cronograma establecido en el presente título.

Para el caso del Subsistema de Transporte Convencional, de forma previa a la Segunda Fase de integración, las operadoras autorizadas a brindar el servicio en el ámbito urbano, implementarán el Sistema Integrado de Recaudo. Los servicios del Subsistema Convencional Combinado y Rural, podrán implementar el sistema SIR, SAE y SIU bajo las normas técnicas expedidas por la Secretaría de Movilidad. Su integración con el resto de subsistemas se concretará en la Tercera Fase.

La Secretaría de Movilidad establecerá la reestructuración de los servicios del Subsistema Convencional, considerando el principio de complementariedad y el necesario proceso de optimización del actual sistema de transporte público. Dicha reestructuración entrará en operación en la Fase Segunda de Integración.

**Artículo IV.2.361.- Fase Segunda de Integración:** Una vez integrados operacional y tarifariamente los subsistemas “Metrobús-Q” y “Metro de Quito”, la Secretaría de Movilidad ejecutará el proceso de integración con el Subsistema de “Transporte Convencional Urbano”. En esta fase, se completará el plan de reestructuración de rutas del sistema de transporte público de Quito.

**Artículo IV.2.362.- Fase Tercera de Integración:** Una vez integrados operacional y tarifariamente los subsistemas “Metrobús-Q”, “Metro Quito” y “Transporte Convencional Urbano”, la Secretaría de Movilidad ejecutará el proceso de integración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, con los otros subsistemas de transporte existentes o que se implementen posteriormente, **incluidos los Subsistemas de Quito Cables.**

Artículo IV.2.363.- Hitos de cumplimiento del proceso de integración. – El proceso de integración total del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, conforme los artículos precedentes, deberá observar la cronología y cumplimiento de hitos en su Fase Previa, Primera, Segunda y Tercera de Integración, detallados en el Anexo 2 del presente Título. **En caso de subsistemas**

# PROYECTO DE ORDENANZA

cuya operación se delegue a un privado, el respectivo contrato de gestión delegada deberá establecer los requisitos y parámetros para la integración.

## CAPÍTULO III

### RÉGIMEN TARIFARIO APLICABLE AL SITP-DMQ

#### SECCIÓN 1

##### DEL CÁLCULO DE LAS TARIFAS

**Artículo IV.2.364.- Metodología para el cálculo de tarifas.** – La definición del régimen tarifario para el Sistema Integrado de Transporte, tomará en cuenta los componentes de los costos de operación de la unidad vehicular o del sistema de transporte, de acuerdo al caso, y la demanda reflejada en el número de pasajeros pagos en un mismo periodo de tiempo, que se resume en la siguiente fórmula:

$$\text{Tarifa técnica} = \frac{\text{Costos de operación}}{\text{Número de pasajeros pagos}}$$

Para establecer el costo de operación de los diferentes tipos de servicio de transporte público, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Secretaría de Movilidad, mantendrá actualizado el modelo de cálculo que contemplará la sumatoria de los componentes que se detallan en el artículo subsiguiente e instrumentalizará la aplicación de la misma.

**Artículo IV.2.365.- Componentes.** – Los componentes del costo de operación de los servicios de transporte público de pasajeros del DMQ, conforme el detalle contenido en el Anexo 3 del presente Título, son los siguientes:

- a. **Costos Variables:** Mantenimiento preventivo, correctivo, mantenimiento mayor (overhauling), combustibles y/o energía eléctrica, neumáticos, y otras partes consumibles de desgaste, etc.;
- b. **Costos Fijos:** Mano de obra directa, indirecta, gastos de administración, obligaciones fiscales y operacionales; y, seguros; etc.
- c. **Costos Financieros:** Obligaciones con terceros sobre inversiones respecto a tasas de rendimiento sobre la inversión y recuperación de la inversión;
- d. **Costos de Capital:** Tasa de rendimiento sobre las inversiones propias del operador y recuperación de la inversión.
- e. **Compensación del Operador:** Beneficio del operador por la prestación de sus servicios de operación y mantenimiento.

#### SECCIÓN 2

##### ESTRUCTURA TARIFARIA

**Artículo IV.2.366.- Esquema de tarifas sin integración:** En la Fase Previa de integración, una vez que se haya verificado el cumplimiento de las condiciones de optimización operativas y laborales dispuestas en la

## PROYECTO DE ORDENANZA

misma, los usuarios, para acceder a los Subsistemas de Transporte Convencional Urbano, Combinado y Rural, así como Metrobús-Q, deberán cancelar las tarifas definidas en el Anexo 4 del presente Título.

Para la operación del transporte público en casos o eventos especiales fuera de horarios y frecuencias regulares, así como nuevas modalidades de transporte que se implementaren a futuro, tales como sistemas de transporte con tecnologías limpias y amigables con el medio ambiente, entre otras, se establecerá tarifas especiales para lo cual la Secretaría de Movilidad fijará de forma directa la tarifa, enmarcada en el ordenamiento jurídico vigente y la norma técnica aplicable.

Artículo IV.2.367.- Esquema de Tarifas SITP-DMQ: El esquema de tarifa a aplicarse en el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, a partir de la Fase Primera de Integración del Sistema, será la Tarifa variable por etapas (con transferencia), según el detalle contenido en el Anexo 5 del presente Título.

Este esquema de tarifa implica que, el usuario del transporte público integrado tarifariamente, pagará la contraprestación del servicio en correspondencia con el número de etapas de su viaje, es decir:

- Si el usuario efectúa un viaje de una sola etapa (mono - operador), el pago corresponderá a la tarifa base de cualquiera de los subsistemas de transporte;
- Si el usuario requiere realizar una etapa adicional en su viaje, realizando una primera transferencia o transbordo a una unidad del mismo u otro subsistema de transporte (multi - operador), deberá pagar un valor adicional menor a la tarifa **base del sistema al que está transbordando**.
- La transferencia entre unidades de un mismo corredor de transporte público del Subsistema Metrobús-Q (troncal y sus alimentadores), no tendrá ningún pago adicional.
- El usuario podrá efectuar sin pago adicional una segunda o más transferencias durante la ventana de tiempo de 90 minutos, tiempo contabilizado desde el pago de la tarifa base, en cualquiera de los subsistemas integrados Metrobús-Q y Convencional, a excepción cuando estas transferencias se realicen con el Subsistema Metro **y/o el Subsistema de Quito Cables**, en cuyo caso el viaje tendrá un costo adicional.

Artículo IV.2.368.- Forma de cobro: En el Sistema Integrado de Transporte, los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros podrán acceder a los siguientes métodos de pago:

1. Fase Previa de Integración: En los subsistemas Convencional y Metrobús-Q, el pago de la tarifa se realizará en efectivo y directamente en las unidades de transporte o en el punto de cobro, según corresponda. En el caso de implementarse una forma diferente de pago, éste se realizará conforme las instrucciones que el sistema instalado lo determine; en todo caso, los sistemas de recaudo cumplirán con la Norma Técnica emitida por la Secretaría de Movilidad.

## PROYECTO DE ORDENANZA

2. Fase Primera de Integración: La forma de cobro o pago de la tarifa se realizará mediante el sistema integrado de recaudo (SIR) definido por la Municipalidad a través de la Secretaría de Movilidad. En el caso del subsistema convencional no integrado, la forma de cobro o pago se realizará de la misma manera que la Fase Previa de Integración.
3. Fase Segunda de Integración: La forma de cobro o pago de la tarifa se realizará mediante el sistema integrado de recaudo (SIR) definido en la Primera Fase.
4. Fase **Tercera** de Integración: La forma de cobro o pago de la tarifa se realizará mediante el sistema integrado de recaudo (SIR) definido en la Primera Fase, **siempre y cuando sea factible de acuerdo a la modalidad de contratación con el operador. En caso de implementarse una forma diferente de cobro o pago, éste se realizará conforme las instrucciones que se determinen para el sistema instalado; en todo caso, los sistemas de recaudo cumplirán con la Norma Técnica emitida por la Secretaría de Movilidad**

### SECCIÓN 3

#### INGRESOS MONETARIOS AL SISTEMA DE TRANSPORTE Y SU DISTRIBUCIÓN

Artículo IV.2.369.- Mecanismo de recolección de los ingresos por tarifa.- A través del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), esto es: medios electrónicos de pago, equipos de validación, equipos de recarga de los medios electrónicos de pago y atención, software respectivo, y demás detalles establecidos en el Artículo IV.2.236 del Código Municipal para el DMQ y definido por la Secretaría de Movilidad en la Norma Técnica emitida para el efecto, se recolectará el dinero correspondiente a las tarifas del Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ, mismos que deberán ser depositados en el fideicomiso mercantil creado para el efecto.

Artículo IV.2.370.- Otros ingresos no operacionales al SITP-DMQ. - Se refieren a los ingresos provenientes por otros conceptos como: publicidad, multas, subsidios o aportes municipales (en el caso de que los ingresos no cubran los costos de operación), etc.

**La forma de recaudación y tarifas por ingresos no operacionales estará regulada en los contratos que se firmen con los operadores de cada subsistema.**

**Los ingresos no operacionales sean recaudados directamente por el operador o no, sí se contabilizarán como ingresos del operador.**

Artículo IV.2.371.- Fideicomiso Mercantil. – Es el mecanismo legal mediante el cual se le delega los ingresos provenientes del Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ con el fin de que administre los fondos operacionales y no operacionales en beneficio de los operadores de ese sistema conforme a las instrucciones que la Municipalidad le dicte.

Dentro de las funciones que se conferirán al Fideicomiso Mercantil está la conciliación de los valores recaudados por tarifa y otros no operacionales, **cuando no se trate de ingresos que corresponde recaudar**

## PROYECTO DE ORDENANZA

**directamente al operador**, contrastando con los reportes de cumplimiento operacional y las fórmulas de distribución para los pagos a los operadores.

Artículo IV.2.372.- Mecanismo de distribución de ingresos. - El proceso de distribución de los valores provenientes de los ingresos por recaudación u otros asociados a la operación del transporte, se realizará a través de un mecanismo concordante con cada una de las Fases de Integración del Sistema Metropolitano de Transporte Público del DMQ, de acuerdo con las siguientes reglas:

- a. Para la Fase Previa, en la que están involucrados los Subsistemas Metrobús- Q y Convencional sin integración, las recaudaciones que realicen en cada subsistema serán de su propia administración. Para el caso del Subsistema Convencional, la recaudación será realizada directamente por cada operadora prestadora del servicio y la distribución de los ingresos se realizará bajo el modelo de gestión por Caja Común.
- b. Para la Fase Primera de Integración, que contempla la integración tarifaria entre los Subsistemas “Metro de Quito” y “Metrobús-Q” por medio del SIR, la distribución de ingresos provenientes de la recaudación se realizará de conformidad al Modelo de Gestión que incluirá la metodología (fórmulas) de distribución con base en la determinación de los costos de operación de cada subsistema, mismo que será elaborado por la Secretaría de Movilidad.  
El Subsistema “Convencional” mantendrá el mismo mecanismo de distribución de ingresos de la fase precedente; y,
- c. Para la Segunda Fase de Integración, que contempla la integración entre los Subsistemas Metro de Quito, Metrobús-Q y Convencional Urbano, la distribución de ingresos provenientes de la recaudación, se realizará de conformidad al Modelo de Gestión que incluirá la metodología (fórmulas) de distribución con base en la determinación de los costos de operación de cada subsistema, mismo que será elaborado por la Secretaría de Movilidad.
- d. **Para la Tercera Fase de Integración, que contempla la integración entre los Subsistemas Metro de Quito, Metrobús-Q, Convencional Urbano y los otros subsistemas de transporte existentes o que se implementen posteriormente, incluido el Subsistema de Quito Cables, la distribución de los ingresos provenientes de la recaudación, se realizará de conformidad al Modelo de Gestión que incluirá la metodología (fórmulas) de distribución con base en la determinación de los costos de operación de cada subsistema. En caso de que el subsistema de transporte, incluyendo su inversión y operación, este delegado a un tercero privado se deberá considerar los costos de operación según se definen en estas ordenanzas en el marco del contrato de gestión delegada, garantizando el equilibrio económico del contrato.**

**Artículo IV.2.373.- Fondo metropolitano de transporte público:** Con la finalidad de garantizar el equilibrio financiero y financiar nuevas inversiones para la mejora del transporte público del SITP-DMQ, se creará un fondo que será administrado por el fideicomiso mercantil referido en el Artículo IV.2.370. El financiamiento de este fondo provendrá de recursos recuperados del sistema metropolitano de movilidad (superávit en los ingresos del SITP-DMQ, tasas aplicadas en el sistema de movilidad, etc.).

### DISPOSICIONES GENERALES

## PROYECTO DE ORDENANZA

**Primera.** - Debido a que los costos de operación y mantenimiento del servicio de transporte público, están sujetos a las fluctuaciones de las variables macroeconómicas, deberán efectuarse evaluaciones y actualizaciones periódicas de sus componentes.

Con la herramienta de cálculo (modelo tarifario) que dispone la Secretaría de Movilidad, previo al inicio de cada fase de integración y/o al inicio de cada año, se evaluará el impacto de la evolución de los costos de operación del SITP –DMQ y, de ser necesario, se realizarán los ajustes correspondientes a las tarifas para su posterior aplicación mediante Resolución expedida por dicha Secretaría.

**Segunda.** La Secretaría de Movilidad establecerá la metodología y los mecanismos de cálculo para la distribución de los ingresos operacionales y no operacionales a los operadores del Distrito Metropolitano de Quito, como pago por la prestación sus servicios.

**Tercera.** - La metodología que se aplicará para el cálculo del costo de operación de cada Subsistema de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, consiste en correr el Modelo Tarifario del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, disponible en la Secretaría de Movilidad, el cual establece en detalle los componentes generales descritos en el artículo IV.2.364 de la presente ordenanza.

El modelo incluye los siguientes subsistemas de transporte público: “Convencional Intracantonal Urbano”, “Combinado y Rural”; “Metrobús-Q” (Corredores tronco- alimentados tipo BRT); “Metro de Quito”; y, “Quito Cable”.

**Cuarta.** - A partir de la promulgación de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad será la responsable de velar por el cumplimiento de los mandatos, responsabilidades y plazos establecidos en la misma.

**Quinta.** - Por esta única vez, para la Fase Primera de Integración se utilizará el cálculo tarifario basado en un modelo de integración específico, elaborado de manera conjunta entre la Secretaría de Movilidad, la Empresa Pública Metro de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, en razón de que el modelo general que dispone la Secretarías de Movilidad no incluye este escenario previo a la Integración total del Sistema (Anexo 5).

**Sexta:** Con relación a aquellos subsistemas cuya administración fuere delegada a un tercero, se estará basando en las normas específicas en el correspondiente acto de dicha delegación.

### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**Primera.** - La Secretaría de Movilidad en el término de ciento veinte días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, elaborará el modelo o modelos de Gestión del SITP-DMQ, el mismo que incluye los mecanismos de cálculo para la distribución de ingresos, para su aplicación en cada Subsistema de Transporte, con proyección a la incorporación del Subsistema “Metro de Quito”.

**Segunda.** - Para la activación de las tarifas previstas en la presente Ordenanza y en sus anexos, se suscribirán los respectivos contratos de operación de acuerdo a lo dispuesto en la art 66 del Reglamento a la LOTTTSV; para lo cual la Secretaría de Movilidad en un plazo máximo de 90 días contados a partir de su aprobación,

## PROYECTO DE ORDENANZA

culminará con el proceso de contratación con las operadoras de los subsistemas que conforman el Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Quito.

**Tercera.** - La Secretaría de Movilidad, en el término de setenta días, expedirá la resolución con el instructivo para la implementación de los indicadores de gestión para los parámetros de calidad del servicio de transporte público de pasajeros.

**Cuarta.** - La Secretaría de Movilidad, en el plazo de hasta noventa días, implementará mediante acto normativo el Comité de Usuarios conformado por delegados de Universidades, Organizaciones ciudadanas relacionadas con la movilidad, expertos en movilidad, quienes haciendo uso del derecho de control social, verificarán el cabal cumplimiento de los parámetros de calidad del servicio estipulados en el contrato de operación y la presente Ordenanza.

**Quinta:** La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, que es parte del Subsistema “Metrobús-Q”, establecerá un plan de ejecución para la reestructuración de la misma, en el plazo de 90 días a partir de la promulgación de la presente ordenanza, mismo que será aprobado por la Secretaría de Movilidad y de cumplimiento obligatorio, acorde a las siguientes actividades y acciones dispuestas.

**Sexta:** La Secretaría de Movilidad en el término de hasta 180 días (i) realizará la contratación para la implementación, operación y mantenimiento del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), Sistema de Información al Usuario (SIU) para el Subsistema Metrobús-Q, y el Sistema de Administración Global (SAG), de acuerdo con la Norma Técnica adoptada por la Secretaría de Movilidad (aprobada mediante Resolución No. SM-2019-018 de 09 de mayo de 2019 por la Secretaría de Movilidad); y,

Por su parte, la Empresa Metropolitana Metro de Quito, implementará el Sistema Integrado de Recaudo según su cronograma de implementación de la Primera Línea de Metro, considerando la Norma Técnica adoptada por la Municipalidad; así como los sistemas de ayuda a la explotación y de información al usuario, mismos que formarán parte del Sistema Integrado de Recaudo del DMQ.

**Séptima:** La Secretaría de Movilidad, en el plazo de 120 (ciento veinte) días, dispondrá de la actualización del Modelo de Integración Tarifaria Intermodal completo para todas las fases de operación subsiguientes del Sistema Integrado de Transporte Público.

### DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción sin perjuicio de su publicación.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el... de ..... de 2020