

Secretaría de
MOVILIDAD

Por un
Quito
Digno

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

MOTIVACIÓN:

INFORME DE CONTROL LEGAL

**PROCURADURÍA GENERAL DEL ESTADO
DIRECCIÓN NACIONAL DE CONTROL DE LA LEGALIDAD DE CONTRATOS**

Oficio No. 19207 de 22 de junio de 2022.

Caso No. 384232.

OBJETO: Asignación de rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, en el marco de lo señalado en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020.



Oficio No.19207

Quito, DM, 22 de junio de 2022

Señor doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
ALCALDE METROPOLITANO
GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Ciudad. –

Ref: Caso 384232

Señor Alcalde:

Para los fines pertinentes, en ejercicio de la atribución prevista en el número 4 del artículo 237 de la Constitución de la República del Ecuador, artículo 3 letra g) y Disposición General Séptima de la Codificación de la Ley Orgánica de la Procuraduría General del Estado, adjunto el Informe de Control Legal que la Procuraduría General del Estado efectuó al procedimiento cuyo detalle consta a continuación:

ORIGEN DEL CONTROL: PLAN ANUAL DE CONTROL 2022.

CONTRATANTE: SECRETARIA DE MOVILIDAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

PROCEDIMIENTO: CONCURSO PÚBLICO

CONTRATISTA:

OFERTA No.	OPERADORA	No. PAQUETE	NOMBRE PAQUETE	No. RUTAS
1	COMPANIA GUADALAJARA	7	ELOY ALFARO	6
2	COMPRÓMISO DE ASOCIACION (PAQUISHA, CANCELEN TARQUI S.A., REINO DE QUITO S.A., LUJO EXPRESS AGUILA DORADA, ALBORADA, TRANS SAN CARLOS, SEMGYLFOR, CONETRA, TURIS MONSERRAT, RAPITRANS).	2	AMAZONAS	7
		4	CENTRAL NORTE	20
		6	CENTRO NORTE	14
		9	MARISCAL SUCRE NORTE	5
		12	SHYRIS-NOR ORIENTAL	12
		13	SIMÓN BOLÍVAR	6



3	TRANSEMISEFERICOS COMPANIA DE TRANSPORTES HEMISFERICOS S.A.	10	MITAD DEL MUNDO	9
4	COMPRÓMISO DE ASOCIACION (COOP. CALDERÓN, COOP. LLANO GRANDE, COOP. SAN JUAN)	3	CALDERON-CARAPUNGO	28

OBJETO: ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO EN LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 017-2020.

Atentamente,

DIEGO FERNANDO ANTONIO REGALADO ALMEIDA
Firmado digitalmente por DIEGO FERNANDO ANTONIO REGALADO ALMEIDA
Fecha: 2022.06.22 18:20:31 -0500

Dr. Diego Regalado Almeida
SUPROCURADOR GENERAL DEL ESTADO

Copia para: Señor arquitecto
Ricardo Alberto Pozo Urquiza
Secretario de Movilidad
SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Con anexo

**DIRECCIÓN NACIONAL DE CONTROL DE LA
LEGALIDAD DE CONTRATOS**

INFORME DE CONTROL LEGAL

Caso No. 384232

ENTIDAD:	SECRETARÍA DE MOVILIDAD DMQ			
PROCEDIMIENTO:	CONCURSO PÚBLICO			
OBJETO:	"ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020".			
CONTRATISTA:	OFERTA No.	OPERADORA	No. PAQUETE	No. RUTAS
	1	COMPANIA GUADALAJARA	7	6
	2	COMPROMISO DE ASOCIACION (PAQUISHA, CANCELEN TARQUI S.A., REINO DE QUITO S.A., LUJO EXPRESS AGUILA DORADA, ALBORADA, TRANS SAN CARLOS, SEMGYLFOR, CONTEA, TURIS MONSERRAT, RAPITRANS).	4 6 9 12 13	7 20 14 5 12 6
	3	TRANSEHemisfericos COMPANIA DE TRANSPORTES HEMISFERICOS S.A.	10	9
	4	COMPROMISO DE ASOCIACION (COOP CALDERÓN, COOP LLANO GRANDE, COOP SAN JUAN)	3	28
PLAZO:	10 AÑOS			
ÁMBITO DEL CONTROL:	CORRESPONDE A LAS FASES PREPARATORIA, PRECONTRACTUAL Y CONTRACTUAL (formalización y forma del contrato)			

**DIRECCIÓN NACIONAL DE CONTROL DE LA LEGALIDAD DE
CONTRATOS**

INFORME DE CONTROL

**PROCEDIMIENTO DE CONCURSO PÚBLICO PARA EL
"ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO
EN LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 017-2020"**

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	3
1.1. MOTIVACIÓN DEL CONTROL	3
1.2. ORIGEN DEL CONTROL	3
1.3. OBJETO DEL CONTROL	3
1.4. ALCANCE DEL CONTROL	3
II. DATOS GENERALES	3
2.1. IDENTIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO SUJETO A CONTROL	3
2.2. DATOS GENERALES DE LOS CONTRATOS	4
III. METODOLOGÍA	6
IV. FUENTES DE INFORMACIÓN PARA EL CONTROL	6
V. ANTECEDENTES	7
VI. ANÁLISIS	7
6.1. AUDIENCIA DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS	8
6.2. FALTA DE VERIFICACIÓN DE LA COMISIÓN TÉCNICA DEL CUMPLIMIENTO DEL REQUISITO MÍNIMO DE TERMINADO EN EL PLIEGO (CERTIFICACIONES UNE EN 13816 E ISO 9001:2008).	12
6.3. CALIFICACIÓN POR PUNTAJE DE OFERTAS	23
6.4. NO SE VERIFICÓ LA EMISIÓN DE LA GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO, REQUISITO DEL PLIEGO PARA LA SUSCRIPCIÓN DE LOS CONTRATOS DE OPERACIÓN.	28
6.5. CONTRATOS DE OPERACIÓN SIN FINANCIAMIENTO NI CERTIFICACIÓN PRESUPUESTARIA.	28
VII. CONCLUSIONES	40
VIII. RECOMENDACIONES	41

Considerando los incumplimientos e inobservancias evidenciados; y, en virtud de que los contratos de operación para la prestación del servicio de transporte público de personas del Distrito Metropolitano de Quito, se generaron a través de la modalidad de gestión delegada, el análisis final sobre la procedencia y conveniencia de iniciar una acción judicial de nulidad es competencia exclusiva del Gobierno del Distrito Autónomo Metropolitano de Quito; para el efecto, sus órganos ejecutivo y legislativo, en el ámbito de sus competencias, arbitrarán las medidas necesarias a fin de garantizar que el transporte de los ciudadanos no se vea afectado por las acciones legales que decidan adoptar, según lo consagrado en los artículos 66 numeral 25, 240, 277 numeral 4, 314 y 326 numeral 15 de la Constitución de la República del Ecuador.

VIII. RECOMENDACIONES

Al Gobierno del Distrito Autónomo Metropolitano de Quito, se recomienda para futuros procedimientos:

- 8.1. Cumplir con la obligación que tiene todo servidor público, en todos los actos y en particular en los procedimientos de gestión delegada, de actuar con la debida diligencia, observando lo preceptuado en los artículos 226, 227 y 233 de la Constitución de la República.
- 8.2. Elaborar de forma adecuada y precisa los pliegos o bases del concurso, evitando contradicciones que generen confusiones a los posibles oferentes.

- 8.3. La comisión técnica, deberá dar una adecuada contestación a las preguntas y aclaraciones planteadas por los oferentes, a fin de que no se vean afectados los principios de igualdad, concurrencia y transparencia.
- 8.4. Cumplir con los principios generales del procedimiento, asegurando al administrado el ejercicio eficaz de sus derechos consagrados en la Constitución y en la respectiva normativa.
- 8.5. Efectuar la adecuada verificación del cumplimiento de los requisitos mínimos exigidos en las bases y pliegos de los procedimientos, con la finalidad de no afectar los principios que rigen los mismos.
- 8.6. Para la suscripción de futuros contratos, la entidad deberá incorporar en los mismos todas las cláusulas y documentación solicitada dentro de los pliegos y de las bases de los concursos.
- 8.7. Previo a autorizar o contraer obligaciones, deberá contar en el presupuesto aprobado con la asignación presupuestaria correspondiente; y, observar lo dispuesto en los artículos 115 y 178 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas con la finalidad de evitar incurrir en una posible causal de nulidad contractual.

Considerando los incumplimientos e inobservancias evidenciados; y, en virtud de que los contratos de operación para la prestación del servicio de transporte público de personas del Distrito Metropolitano de Quito, se generaron a través de la modalidad de gestión delegada, el análisis final sobre la procedencia y conveniencia de iniciar una acción judicial de nulidad es competencia exclusiva del Gobierno del Distrito Autónomo Metropolitano de Quito; para el efecto, sus órganos ejecutivo y legislativo, en el ámbito de sus competencias, arbitrarán las medidas necesarias a fin de garantizar que el transporte de los ciudadanos no se vea afectado por las acciones legales que decidan adoptar, según lo consagrado en los artículos 66 numeral 25, 240, 277 numeral 4, 314 y 326 numeral 15 de la Constitución de la República del Ecuador.

Las recomendaciones emitidas en el presente informe de control deberán ser cumplidas obligatoriamente por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; y, en el término de 10 días, deberá informar a esta Procuraduría General del Estado sobre las acciones adoptadas, sin perjuicio del cumplimiento de lo previsto en el artículo 80 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado.

Los resultados del procedimiento, son responsabilidad de los servidores que han intervenido en el mismo, de conformidad con los artículos 233 de la Constitución de la República del Ecuador y 54 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado.

Este informe de control legal se circunscribe a la verificación del cumplimiento de los requisitos constitucionales, legales, reglamentarios y contractuales en las fases preparatoria, precontractual y contractual. Las condiciones técnicas y económicas no son materia de análisis, al estar fuera del ámbito de competencia del control legal que la

OBSERVACIONES OFICIO No. 19207

No.	CONCLUSIÓN PGE	ACCIÓN A REALIZAR
1.	Cumplir con la obligación que tiene todo servidor público, en todos los actos y en particular en los procedimientos de gestión delegada, de actuar con la debida diligencia, observando lo preceptuado en los artículos 226, 227 y 233 de la Constitución de la República.	Emitir Instructivo de procesos de gestión delegada
2.	Elaborar de forma adecuada y precisa los pliegos o bases del concurso, evitando contradicciones que generen confusiones a los posibles oferentes.	Elaboración de pliegos (formato) y específicos de nuevo proceso
3.	La comisión técnica, deberá dar una adecuada contestación a las preguntas y aclaraciones planteadas por los oferentes, a fin de que no se vean afectados los principios de igualdad, concurrencia y transparencia.	Actuación conforme instructivo y pliego
4.	Cumplir con los principios generales del procedimiento, asegurando al administrado el ejercicio eficaz de sus derechos consagrados en la Constitución y en la respectiva normativa.	Nuevo proceso de gestión delegada
5.	Efectuar la adecuada verificación del cumplimiento de los requisitos mínimos exigidos en las bases y pliegos de los procedimientos, con la finalidad de no afectar los principios que rigen los mismos.	Nuevo proceso de gestión delegada

6.	Para la suscripción de futuros contratos, la entidad deberá incorporar en los mismos todas las cláusulas y documentación solicitada dentro de los pliegos y de las bases de los concursos.	Elaboración de nuevo modelo de contrato y de contratos específicos
7.	Previo a autorizar o contraer obligaciones, deberá contar en el presupuesto aprobado con la asignación presupuestaria correspondiente; y, observar lo dispuesto en los artículos 115 y 178 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas con la finalidad de evitar incurrir en una posible causal de nulidad contractual.	Generación de necesidad (informe técnico) y determinación real del Presupuesto que requiere la Secretaría dentro de este proceso
8.	Los contratos de operación para la prestación del servicio de transporte público de personas del Distrito Metropolitano de Quito, se generaron a través de la modalidad de gestión delegada, el análisis final sobre la procedencia y conveniencia de iniciar una acción judicial de nulidad es competencia exclusiva del Gobierno del Distrito Autónomo Metropolitano de Quito; para el efecto, sus órganos ejecutivo y legislativo, en el ámbito de sus competencias, arbitrarán las medidas necesarias a fin de garantizar que el transporte de los ciudadanos no se vea afectado por las acciones legales que decidan adoptar, según lo consagrado en los artículos 66 numeral 25, 240, 277 numeral 4, 314 y 326 numeral 15 de la Constitución de la República del Ecuador.	Juicio de nulidad de los contratos

DEMANDAS PRESENTADAS POR EL MUNICIPIO

Nro.	NOMBRE DEL OFERENTE	PAQUETE OFERTADO	No. DE CAUSA	FECHA DE PRESENTACIÓN DE LA DEMANDA
1	Compañía Guadalajara.	Paquete Nro. 07	17811-2022-01515	19 de julio de 2022
2	Compromiso de Asociación: <ul style="list-style-type: none"> - Cooperativa de Transportes Urbano de Pasajeros en busetas Paquisha Quito Ecuador. - Compañía de Transportes Carcelén Tarqui C.A. - Compañía de Transportes Reino de Quito S.A. - Compañía de Transporte Lujoeexpress Águila Dorada S.A. - Alborada Compañía de Transportes S.A. - Compañía de Transporte Urbano TRANSANCARLOS S.A. - Compañía de Transporte Semgyllfor S.A. - Consorcio empresarial de transporte CONETRA S.A. - Cooperativa de Transportes de pasajeros Turismonserrat . - Compañía de Transporte Ejecutivo Rapitrans S.A. 	Paquetes Nro. 02, 04, 06, 09, 12, 13	17811-2022-01574	25 de julio de 2022
3	Transhemisféricos Compañía de Transportes Hemisféricos S.A.	Paquete Nro. 10	17811-2022-01562	22 de julio de 2022
4	Compromiso de Asociación: <ul style="list-style-type: none"> - Cooperativa de Transportes Calderón. - Cooperativa de Transportes de Pasajeros en buses Llano Grande. - Cooperativa en buses y Microbuses San Juan. 	Paquete Nro. 03	17811-2022-1884	15 de septiembre de 2022

REFORMA AL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

PROPUESTAS PRINCIPALES:

La Secretaría de Movilidad, en el Libro IV.2 del Código Municipal, referente a la MOVILIDAD, pudo verificar la necesidad de realizar una actualización que permita:

- Precisar definiciones o conceptos así como la eliminación o sustitución de textos que limitan las acciones de la Secretaría tanto como ente rector así como administrador del Sistema Integrado de Transporte Público.
- Permitir la adecuada emisión o actualización de normativa interna que permita la gestión de la Secretaría y sus entidades adscritas.
- Generar la posibilidad de realizar concursos públicos para la asignación de rutas (no limitar a un solo proceso), estableciendo posibilidad de actualización y modificación de rutas administrativamente.
- Evitar el traslado de la responsabilidad administrativa al legislativo, partiendo del principio que en la norma se debe emitir disposiciones para la generalidad y no establecer el detalle de procesos administrativos o técnicos (eliminación de anexos Ordenanza 017-2020), que son potestad del Ejecutivo (Secretaría de Movilidad).
- Modificar el mecanismo de contratación de los Sistemas Inteligentes de Transporte y ampliar los tipos de medios de pago que dispondrá la Secretaría de Movilidad.

DESARROLLO:

En cumplimiento de la recomendación del Subprocurador General del Estado, con la finalidad de garantizar la prestación del servicio de transporte público, se propone la inclusión de la Disposición Transitoria Única:

“Se establece un plazo de 18 meses contados desde la sanción de la presente ordenanza, para que el administrador del sistema, realice la revisión, análisis y ejecute las acciones administrativas necesarias a fin de garantizar la cobertura y la continuidad en la provisión del servicio de transporte público a los ciudadanos en el Distrito Metropolitano de Quito”.

Concurso público para la asignación de Rutas: El Administrador del Sistema (Secretaría de Movilidad), será el responsable de realizar el o los concursos públicos de nuevas rutas o paquetes de rutas, para lo cual, previamente deberá emitir el instructivo para su implementación a través del acto administrativo correspondiente, conforme lo dispuesto en el ordenamiento jurídico vigente.

Los concursos referidos en la propuesta guardan relación con rutas no adjudicadas, cuyos contratos no se encuentren demandados ante el Tribunal Contencioso Administrativo, producto del concurso desarrollado en el 2021.

Plan de Estructuración de Rutas: El Administrador del Sistema (Secretaría de Movilidad), en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos será el encargado de elaborar, estructurar y/o actualizar el Plan de Estructuración de Rutas para el DMQ (informes técnicos, financieros y legales que justifiquen la necesidad de cubrir una nueva demanda de transporte público o mejorar las rutas existentes).

Asignación de las rutas o servicios de transporte público: El Administrador del Sistema (Secretaría de Movilidad), realizará el proceso para la asignación de las rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Estructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, con los siguientes objetivos:

- Lograr mayor cobertura territorial.
- Mejorar los tiempos de viaje.
- Mejorar la calidad de los niveles de servicio.

Medios de pago: El SIR deberá integrar elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores, en este contexto, se establecerán los medios de pago para la tarifa que deberán cumplir con los estándares definidos y la clasificación determinada por el Administrador del Sistema.

Artículo 2822.- De los medios de pago.- El SIR deberá integrar elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores, en este contexto, se establecerá un solo medio de pago para la tarifa, en los terminales a ser instalados dentro del sistema, que deberán cumplir con los estándares definidos y la clasificación determinada por el Administrador del Sistema, garantizando el acceso a beneficios tarifarios preferenciales, conforme lo determinado en la Ley y según la política tarifaria aprobada por la Autoridad municipal.

Art. 16.- Sustitúyase en el primer inciso del artículo 2822 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

Artículo 2822.- De los medios de pago.- El SIR deberá integrar elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores, en este contexto, se establecerán los medios de pago para la tarifa, en los terminales a ser instalados dentro del sistema, que deberán cumplir con los estándares definidos y la clasificación determinada por el Administrador del Sistema, garantizando el acceso a beneficios tarifarios preferenciales, conforme lo determinado en la Ley y según la política tarifaria aprobada por la Autoridad Municipal.



Implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ: La Autoridad Única de transporte público o quien haga sus veces, será la responsable de garantizar la implementación de los Sistemas Inteligentes, mediante gestión propia a través de la adquisición de bienes y prestación de servicios realizada con base en los mecanismos de contratación pública o cualquier modalidad permitida por la legislación ecuatoriana.

GESTIÓN DELEGADA:	CONTRATACIÓN PÚBLICA:
<p>Previo a calificar un proyecto como “Delegable”, se debe verificar:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Capacidad legal para delegar.2. Objeto delegable.3. Viabilidad financiera (corrida financiera y punto de equilibrio).4. Iniciativa privada: Genera el beneficio para el proponente a través de puntajes adicionales.	<ol style="list-style-type: none">1. Estudio de presupuesto que permite conocer la situación actual del mercado.2. Participación de oferentes en igualdad de condiciones.3. Principios de contratación pública (legalidad, trato justo, igualdad, calidad, vigencia tecnológica, oportunidad, concurrencia, transparencia, publicidad; y, participación nacional).4. Tránsito de conocimiento: Operación propia al finalizar el contrato de adquisición.



OFICIO PGE NO. 08382 DE 10 DE MARZO DE 2020:



Oficio N° 08382

Quito, DM, 10 MAR 2020

Señor Magíster
José Gabriel Martínez Castro
MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (MTO)
En su despacho.-

Señor Ministro:

Mediante oficio No. MTO-MTO-20-106-OF de 3 de enero de 2020, ingresado en la Procuraduría General del Estado el 6 de los mismos mes y año, usted formuló la siguiente consulta:

¿Una sociedad mercantil ecuatoriana, que actúa como gestor privado a través de un Contrato de Gestión Delegada de Asociación Público Privada, para el Desarrollo, Construcción, Operación y Mantenimiento de un Servicio Público en un Puerto que conforma la Red de Puertos Públicos, debe ser considerada como una Entidad Portuaria y por lo tanto pagar únicamente la contribución determinada en el literal a. del artículo 8 de la Ley General de Puertos?

1. Antecedentes.-

1.1. A fin de contar con mayores elementos de análisis, en forma previa a atender su consulta, mediante oficio No. 07400 de 14 de enero de 2020, este organismo solicitó a la Autoridad

Edificio Amazonas Plaza
Av. Amazonas N39-123 y Arizaga
+593 2 2941300
www.pge.gob.ec
@PGEcuador



MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (MTO)
06408-2020
Página. 2

Edificio Amazonas Plaza
Av. Amazonas N39-123 y Arizaga
+593 2 2941300
www.pge.gob.ec
@PGEcuador

Una vez revisados los antecedentes de hecho y de derecho expuestos con anterioridad y tomando en cuenta que la Terminal Portuaria del Puerto de Posorja-TPPP, es un puerto comercial cuyas operaciones han sido autorizadas por la Autoridad Portuaria de Guayaquil, a través de la suscripción del Contrato de Asociación Público Privada del 6 de junio del 2016, a través de la cual la Sociedad Gestora asumió la facultad de administrar las instalaciones de la TPPP durante el período de delegación y prestar los servicios públicos de transporte en dicha terminal; y al amparo del mismo contrato está bajo el control de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, se concluye que DP WORLD POSORJA S.A., debe ser considerado como una **Entidad Portuaria**; por tanto, debe contribuir al Ministerio de Transporte y Obras Públicas el valor determinado en el literal a) del artículo 8 de la Ley General de Puertos. (Lo resaltado me corresponde).

1.3. Por su parte, el Director de Asesoría Jurídica de la APG, en su criterio jurídico, contenido en memorando No. APG-GAJ-2020-0047-M de 29 de enero de 2020, cita los artículos 226 y 237 de la CRE; 12, letra c) de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado⁶ (en adelante LOCGE); 8, letra f) de la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional⁷ (en adelante LRAPN); 4, letras b) y c), 8, letra b) y 9 de la LGP; 2 de la Resolución de la Marina Mercante No. 55; y 2 del Decreto Ejecutivo No. 723, concluyendo lo siguiente:

2.8.- Previamente, la Subsecretaría de Puertos en la misma Resolución, ha indicado con acierto que el Estado es el responsable de la provisión de los servicios públicos denominados *estratégicos*, entre otros, las infraestructuras portuarias y aeroportuarias, de conformidad con lo proclamado por la Constitución de la República en su artículo 314 (...).

2.13.- El artículo 9 de la Ley General de Puertos, expresa que *se consideran Entidades Portuarias, tanto las actuales Autoridades Portuarias, como las Organizaciones que hubiere conformado o se conformaren en el futuro para la administración de los puertos.*

De lo expuesto, se observa que es competencia exclusiva y responsabilidad del Estado la provisión de los servicios públicos, entre ellos los que se prestan mediante el uso de infraestructuras portuarias, pudiendo, por excepción, delegar su gestión a la iniciativa privada, mediante las modalidades previstas en la ley, y conservando el Estado el control y la regulación de los precios y tarifas de dichos servicios. **La delegación cabe en los casos en los cuales el Estado carezca de la capacidad técnica o económica, evento en el que puede encomendar a un gestor privado la ejecución de un proyecto público específico, como la administración de infraestructuras portuarias destinadas a la prestación de servicios públicos, mediante contratos de gestión delegada, así como su financiamiento total o parcial, a cambio de una contraprestación por su inversión, riesgo y trabajo.**

Se garantizará lo dispuesto en la Constitución y se precautelará que los precios y tarifas por los servicios sean equitativos y que su control y regulación sean establecidos por la institucionalidad estatal.

La modalidad de delegación podrá ser la de concesión, asociación, alianza estratégica, u otras formas contractuales de acuerdo a la ley, observando, para la selección del delegatario, los procedimientos de concurso público que determine el reglamento, salvo cuando se trate de empresas de propiedad estatal de los países que formen parte de la comunidad internacional, en cuyo caso la delegación podrá hacerse de forma directa. (Lo resaltado me corresponde).

El artículo 2 de la LIAPP, respecto a su ámbito, establece que sus disposiciones se aplican a las "asociaciones público-privadas que tienen por objeto la provisión de bienes, obras o servicios por parte del Gobierno Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados". De

conformidad con lo previsto en el artículo 10 ibidem, el "sujeto de derecho privado responsable del desarrollo del proyecto público se denomina gestor privado".

En este contexto, el artículo 8 de la LIAPP define a la asociación público privada como:

(...) la modalidad de gestión delegada por la que el Gobierno Central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados encomiendan al gestor privado, la ejecución de un proyecto público específico y su financiamiento total o parcial, para la provisión de bienes, obras o servicios a cambio de una contraprestación por su inversión, riesgo y trabajo, de conformidad con los términos, condiciones, límites y más estipulaciones previstas en el contrato de gestión delegada.

Con relación al objeto de los contratos de gestión delegada, el inciso primero del artículo 13 de la LIAPP establece lo siguiente:

Serán objeto de los contratos de gestión delegada, los proyectos públicos desarrollados en los sectores de interés general. Estos, para efectos de la aplicación de esta Ley, serán aquellos bienes, obras o servicios provistos por el Gobierno Central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, determinados en las leyes o por el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas, tales como infraestructura, desarrollo urbano, proyectos inmobiliarios y aquellos vinculados con vialidad e infraestructuras portuaria y aeroportuaria.

De lo expuesto, se observa que es competencia exclusiva y responsabilidad del Estado la provisión de los servicios públicos, entre ellos los que se prestan mediante el uso de infraestructuras portuarias, pudiendo, por excepción, delegar su gestión a la iniciativa privada, mediante las modalidades previstas en la ley, y conservando el Estado el control y la regulación de los precios y tarifas de dichos servicios. La delegación cabe en los casos en los cuales el Estado carezca de la capacidad técnica o económica, evento en el que puede encomendar a un gestor privado la ejecución de un proyecto público específico, como la administración de infraestructuras portuarias destinadas a la prestación de servicios públicos, mediante contratos de gestión delegada, así como su financiamiento total o parcial, a cambio de una contraprestación por su inversión, riesgo y trabajo.

Por otro lado, para atender su consulta es pertinente considerar que las funciones de planificación, dirección, coordinación, orientación y control de la política naviera y portuaria nacionales se ejercen, según el artículo 2 de la LGP, a través de los siguientes organismos:

- Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos;
- Dirección de la Marina Mercante y del Litoral;
- Entidades Portuarias.

En este sentido, el artículo 8 de la LGP prevé que los servicios y actividades a cargo del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, así como de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, se financiarán con las siguientes contribuciones:

- Con el 2% (dos por ciento) de los ingresos totales, de las Entidades Portuarias, provenientes del cobro de tasas a la mercadería y a la nave, de tasas específicas y especiales.

Sistema Integrado de Recaudo: La implementación del SIR integrará a todos los operadores del transporte público, a través del pago de la tarifa con medios de pago electrónico, previamente definidos y se efectuará con base a las normas, lineamientos, políticas y criterios de homologación definidos por el Administrador del Sistema.

Las Operadoras tienen la obligación de adquirir, instalar y mantener los equipos tecnológicos necesarios para el funcionamiento de los Sistemas Inteligentes de Transporte.

Actores del transporte público que incluye los municipales y privados:

“g. El delegatario, la contratista o entidad que se encarguen de la implementación, operación e integración de los Sistemas Inteligentes de Transporte que les hayan sido asignados formalmente.

h. Un Administrador de Fondos, que será el responsable de la distribución de los ingresos de acuerdo a las instrucciones que emita el Administrador del Sistema”.

Administración de los ingresos operacionales y no operacionales: Cada Subsistema gestionado por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, bajo su responsabilidad, deberán constituir su propio Fideicomiso Individual con la finalidad de manejar y administrar los ingresos operacionales y no operacionales provenientes de su actividad.

El Administrador del Sistema constituirá un Fideicomiso Global al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados.

COMPARATIVO

NORMA VIGENTE (Codificación Código Municipal) – REFORMA PROPUESTA

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p>Artículo 2587.- <i>Del concurso público para la asignación de Rutas. - La asignación de los nuevos grupos o paquetes de rutas, definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas se realizará a través de un concurso público, el cual tendrá al menos las siguientes etapas:</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. Convocatoria pública.2. Recepción de ofertas.3. Apertura de ofertas.4. Convalidación.5. Evaluación de ofertas.6. Notificación de resultados.7. Suscripción de contratos.	<p>Art. 1.- Sustitúyase el artículo 2587 por el siguiente texto:</p> <p>Art. 2587.- <i>Del concurso público para la asignación de Rutas. - El Administrador del Sistema será el responsable de realizar el o los concursos públicos de nuevas rutas o paquetes de rutas, para lo cual deberá emitir el instructivo para su implementación.</i></p> <p><i>El/Los concurso/s contendrá/n al menos las siguientes etapas:</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. Convocatoria pública.2. Recepción de ofertas.3. Apertura de ofertas.4. Convalidación.5. Evaluación de ofertas.6. Notificación de resultados.7. Suscripción de contratos

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p><i>Artículo 2589.- De la recepción de ofertas. – Las ofertas podrán ser presentadas por todos los interesados, públicos o privados, nacionales o extranjeros, que cumplieren las condiciones establecidas para el efecto en el formato establecido por el Administrador del Sistema, dentro del periodo habilitado en la convocatoria y adjuntando toda la documentación de respaldo.</i></p>	<p>Art. 2.- Sustitúyase el artículo 2589 por el siguiente texto:</p> <p><i>Art. 2589. - De la recepción de ofertas. - Las ofertas podrán ser presentadas por todos los interesados, públicos o privados, nacionales o extranjeros, determinadas en la convocatoria y en el formato establecido por el Administrador del Sistema, dentro del periodo habilitado en la convocatoria y adjuntando toda la documentación solicitada en la convocatoria pública, con los respaldos respectivos.</i></p>

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p><i>Artículo 2590.- Apertura de ofertas. – El Administrador del Sistema conformará una Comisión Técnica que procederá a aperturar las ofertas recibidas en acto público, de manera física o virtual, conforme resultare procedente y siempre garantizando la adecuada difusión. Todas las ofertas que cumplieren las condiciones requeridas deberán ser publicadas en el portal institucional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y en al menos uno de los medios de comunicación social.</i></p>	<p>Art. 3.- Sustitúyase el artículo 2590 por el siguiente texto:</p> <p><i>Art. 2590. - Apertura de ofertas. - La Comisión Técnica designada para el efecto por el Administrador del Sistema, ya sea de manera física y/o virtual, en acto público, aperturará las ofertas que han sido recibidas conforme el orden de la presentación de las ofertas y siempre garantizando la adecuada difusión. Todas las ofertas que cumplieren las condiciones y requisitos requeridos deberán ser publicadas en el portal institucional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y en al menos uno de los medios de comunicación social.</i></p>

<p align="center">CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE</p>	<p align="center">PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL</p>
<p><i>Artículo 2593.- Notificación de resultados. – El Administrador del Sistema procederá a notificar los resultados del concurso a cada uno de los oferentes a través del acto administrativo correspondiente.</i></p>	<p>Art. 4.- Sustitúyase el artículo 2593 por el siguiente texto:</p> <p><i>Art. 2593. – Resultados del Concurso Público. - El Administrador del Sistema procederá a notificar el acto administrativo con los resultados del concurso a cada uno de los oferentes y publicará los mismos con sus respectivos respaldos de calificación en la página institucional.</i></p>
<p align="center">CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE</p>	<p align="center">PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL</p>
<p><i>Artículo 2595.- Creación de nuevas rutas. – Luego de haberse realizado la asignación de rutas correspondiente al Plan de Reestructuración de Rutas, el Administrador del Sistema, previa autorización del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, podrá determinar la creación de nuevas rutas, exclusivamente cuando se comprobare, a través de los respectivos informes técnicos debidamente justificados, la necesidad de cubrir una nueva demanda de transporte público.</i></p> <p><i>Para el efecto, el procedimiento de asignación será el de concurso público, conforme el procedimiento establecido en los artículos anteriores</i></p>	<p>Art. 5.- Sustitúyase el artículo 2595 por el siguiente texto:</p> <p><i>Art. 2595. - Reestructuración y creación de nuevas rutas. – El Administrador del Sistema en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos será el encargado de elaborar, estructurar y/o actualizar el Plan de Estructuración de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual deberá contar con los respectivos informes técnicos, financieros y legales que justifiquen la necesidad de cubrir una nueva demanda de transporte público o mejorar las rutas existentes, lo que deberá ser informado al Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito y al Concejo Metropolitano.</i></p> <p><i>Para el efecto, el procedimiento de asignación será el de concurso público, conforme el procedimiento establecido en los artículos anteriores</i></p>



CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p><i>Artículo 2598.- Componentes de la integración. - La integración física, tarifaria y operacional se aplicará a los elementos y/o componentes operacionales vinculados a los Subsistemas de Transporte Convencional, Metrobús-Q, Metro de Quito, Quito Cables y otros que se crearen.</i></p>	<p>Art. 6.- En el artículo 2598 eliminar la frase “Quito Cables”:</p>

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p><i>Artículo 2600.- Del diseño, planificación e implementación de la integración. - (...)</i></p> <p><i>El Administrador del Sistema diseñará estrategias permanentes con el fin de erradicar prácticas y hechos que limiten la oportunidad de acceder a los servicios integrados, para su ejecución obligatoria en cada uno de los subsistemas y en el Manual de Indicadores de servicio de transporte público considerará como tales la implementación de adaptaciones inclusivas para la accesibilidad para personas con discapacidad permanente o temporal.</i></p>	<p>Art. 7.- Sustitúyase el inciso segundo del artículo 2600 por el siguiente texto:</p> <p><i>El Administrador del Sistema diseñará estrategias que vayan acorde al desarrollo del transporte público con el fin de erradicar prácticas y hechos que limiten el acceso a los servicios integrados, para su ejecución obligatoria en cada uno de los subsistemas y en el Manual de Indicadores de servicio de transporte público considerará como tales la implementación de adaptaciones inclusivas para la accesibilidad para personas con discapacidad permanente o temporal.</i></p>

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p><i>Artículo 2603.- Integración tarifaria. - La integración tarifaria consiste en la adopción de una estructura de pagos de los servicios, a través de la utilización de varios medios tecnológicos para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios, que bajo especificaciones técnicas únicas sean totalmente interoperables con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), con la finalidad de facilitar la accesibilidad y disminuir los costos del servicio de transporte, así como lograr la eficiencia en la recaudación y disponer de mejores niveles de información para la planificación del Sistema.</i></p>	<p>Art. 8.- Sustitúyase el artículo 2603 por el siguiente texto:</p> <p><i>Art. 2603.- Integración tarifaria. - La integración tarifaria consiste en la adopción de una estructura para pagos de servicios, que permita la utilización de varios medios incluidos los tecnológicos, para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios.</i></p> <p><i>Las especificaciones técnicas a utilizarse en los deferentes subsistemas de transporte deberán ser compatibles y totalmente interoperables con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), con la finalidad de facilitar la accesibilidad y disminuir los costos del servicio de transporte, así como lograr la eficiencia en la recaudación y disponer de mejores niveles de información para la planificación del Sistema.</i></p>

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p><i>Artículo 2605.- Proceso de integración. - El proceso de integración física, tarifaria y operacional se realizará de manera progresiva, para lo cual el Administrador del Sistema, será el responsable del cumplimiento del cronograma de implementación de las fases de integración, previsto en el anexo No. 01 de la presente Sección</i></p>	<p>Art. 9.- Sustitúyase el artículo 2605 por el siguiente texto:</p> <p><i>Art. 2605.- Proceso de integración. - El proceso de integración física, tarifaria y operacional se realizará de manera progresiva, para lo cual, el Administrador del Sistema será el responsable de la elaboración del cronograma de implementación y verificará su cumplimiento.</i></p> <p><i>La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Fase Primera de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y demás subsistemas administrados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, o quien haga sus veces.</i> <i>2. Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,</i> <i>3. Fase Tercera de Integración: Integración de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.</i>

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p>Artículo 2606.- <i>La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:</i> (...)</p> <p>2. <i>Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,</i></p> <p>3. <i>Fase Tercera de Integración: Integración del subsistema Quito Cables y cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.</i></p>	<p>Art. 10.- Sustitúyase el numeral 2 y 3 del artículo 2606 por el siguiente texto:</p> <p>2.- <i>Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús Q, subsistemas administrados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, o quien haga sus veces, Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,</i></p> <p>3.- <i>Fase Tercera de Integración: Integración de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.</i></p>

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p>Artículo 2608.- Reestructuración de rutas. - <i>El Administrador del Sistema realizará el proceso para la asignación de las rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, que como anexo No. 02 se adjunta a esta sección, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial incluyendo los sectores periféricos, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio; así como, optimizar los costos de operación del sistema.</i></p>	<p>Art. 11.- Sustitúyase el inciso primero del artículo 2608 por lo siguiente:</p> <p>Art. 2608.- <i>Asignación de las rutas o servicios de transporte público. - El Administrador del Sistema realizará el proceso para la asignación de las rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Estructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial incluyendo los sectores periféricos, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio; así como, optimizar los costos de operación del sistema.</i></p>



CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p>Artículo 2609.- Modelo de Gestión. - El Modelo de Gestión que emita el Administrador del Sistema deberá considerar los siguientes lineamientos esenciales: (...)</p> <p>3. En el concurso público se incentivará con puntuación adicional a las operadoras que presenten mayor cantidad de flota con tecnología amigable con el ambiente, lo cual estará especificado en las bases del concurso correspondiente.</p> <p>4. Las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y mantener, como base, la certificación UNE EN 13816 específica a la calidad del servicio en el transporte público de pasajeros, en los plazos y condiciones establecidos en las autorizaciones y contratos de operación, respectivamente. Además, deberán obtener posteriormente las ISO que determine el Administrador del Sistema, en la forma señalada anteriormente, para garantizar la calidad en la administración, mantenimiento y operación.</p> <p>5. La recaudación tarifaria que se produzca por efecto de los servicios de transporte público deberá ser centralizada en la gestión del Administrador del Sistema que incluye la constitución de un Fideicomiso Global que será custodio de dichos fondos, en el que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema y de los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, tendrá la calidad de constituyente y constituyentes adherentes, respectivamente, y en el cual el Municipio tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dicho Fideicomiso Global y la mayoría de miembros de la Junta de Fideicomiso correspondiente. El Fideicomiso Global distribuirá los pagos a las operadoras por la contraprestación de los servicios, de acuerdo con las instrucciones básicas constantes en el anexo No. 03 que forma parte de esta Sección y aquellas emanadas por el Administrador del Sistema en el contexto de los contratos que se establezcan.</p> <p>Consecuentemente, las operadoras dejarán de realizar los cobros de dinero en efectivo de los pasajes por parte de los usuarios, lo cual se realizará a través del Sistema Integrado de Recaudo.</p> <p>Adicional al Fideicomiso Global, constituido por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema, y al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, se establece que cada uno de dichos subsistemas constituirá su respectivo Fideicomiso Individual, para el cabal funcionamiento y operación del Sistema, debiendo estar el Fideicomiso Global y cada Fideicomiso Individual debidamente interrelacionados.</p> <p>Igualmente, en cada Fideicomiso Individual el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dichos fideicomisos individuales y la mayoría de miembros de la Junta de tales fideicomisos individuales.</p>	<p>Art. 12.- Elimínese el numeral 3 y refórmese el numeral 4 y 5 del artículo 2609 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por lo siguiente:</p> <p>4. Las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y mantener, como base, con controles de calidad del servicio en el transporte público de pasajeros basados en normas nacionales e internacionales, en los plazos y condiciones establecidos en las autorizaciones y contratos de operación, respectivamente.</p> <p>5. La recaudación tarifaria que se produzca por efecto de los servicios de transporte público deberá ser centralizada a través de la constitución de un Fideicomiso Global que será responsable de dichos fondos, en el que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema y de los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, quienes tendrán la calidad de constituyente y constituyentes adherentes, respectivamente, y en el cual el Municipio tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dicho Fideicomiso Global y la mayoría de miembros de la Junta de Fideicomiso correspondiente.</p> <p>La distribución de los pagos se determinará en el Fideicomiso Global de acuerdo a lo a las instrucciones establecidas para el efecto por el Administrador del Sistema.</p> <p>Consecuentemente, las operadoras dejarán de realizar los cobros de dinero en efectivo de los pasajes por parte de los usuarios, lo cual se realizará a través del Sistema Integrado de Recaudo.</p> <p>Adicional al Fideicomiso Global, constituido por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema, y al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, se establece que cada uno de dichos subsistemas constituirá su respectivo Fideicomiso Individual, para el cabal funcionamiento y operación del Sistema, para lo cual, el Fideicomiso Global y cada Fideicomiso Individual estarán debidamente interrelacionados.</p> <p>De igual forma, en cada Fideicomiso Individual el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dichos fideicomisos individuales y la mayoría de miembros de la Junta de tales fideicomisos individuales.</p>

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p><i>Artículo 2811.- Definiciones: Para la aplicación de las disposiciones contenidas en este Título, se tendrán en cuenta las siguientes abreviaturas y definiciones:</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>2. Administrador del Sistema: Órgano u organismo responsable de la administración el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito. Hasta que se determine e incorpore este órgano u organismo, la Secretaría responsable de la movilidad asumirá esta responsabilidad.</i></p> <p><i>16. Autoridad Delegante: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, representado por la Secretaría responsable de la movilidad o su delegado.</i></p> <p><i>20. Operador de Red de Recarga. - Personas autorizadas por el delegatario que tiene la responsabilidad sobre los puntos donde se pueden realizar recargas y/o venta de los medios de pago.</i></p>	<p>Art. 13.- Refórmese los numerales 2, 16 y 20 del artículo 2811 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por los siguientes:</p> <p><i>2. Administrador del Sistema: Entidad u órgano encargado y responsable de la administración el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito. Hasta que se determine e incorpore este órgano u organismo, la Secretaría responsable de la movilidad asumirá esta responsabilidad.</i></p> <p><i>16. Autoridad Delegante: Municipio del DMQ, representado por la Secretaría responsable de la movilidad o quien haga sus veces, en caso de utilizar el mecanismo de gestión delegada.</i></p> <p><i>20. Operador de Red de Recarga. - Personas autorizadas por el Administrador del Sistema que tiene la responsabilidad sobre los puntos donde se pueden realizar recargas y/o venta de los medios de pago.</i></p>

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE

*Artículo 2819.- **Del Sistema Integrado de Recaudo (SIR).**- El SIR tiene como objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, durante la prestación de servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ, cuyo pago se efectuará a través del medio de pago tecnológico definido, 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 un solo medio de pago electrónico, previamente definido.

PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL

Art. 14.- Sustitúyase el artículo 2819 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

*Artículo 2819.- **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 municipales y operadoras privadas en el DMQ, cuyo pago se efectuará a través de los medios establecidos por la Secretaría responsable de la Movilidad.*

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p><i>Artículo 2820.- 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:</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>g. El o los delegatarios que se encarguen de la implementación, operación e integración de los Sistemas Inteligentes de Transporte que les hayan sido asignados formalmente.</i></p> <p><i>h. Un Administrador de Fondos, que será el responsable de la distribución de los ingresos de acuerdo a las instrucciones que emita la Autoridad delegante.</i></p>	<p>Art. 15.- Sustitúyase el primer inciso, así como las letras g) y h) del artículo 2820 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por los siguientes:</p> <p><i>Artículo 2820.- Actores. - El diseño, implementación y operación del SIR comprende los procesos que lo soportan, una plataforma tecnológica y la participación activa de los actores del transporte público que incluye los municipales y privados, entre otros, cuyo papel y responsabilidad en la prestación de este servicio, se define a continuación:</i></p> <p><i>g. El delegatario, la contratista o entidad que se encarguen de la implementación, operación e integración de los Sistemas Inteligentes de Transporte que les hayan sido asignados formalmente.</i></p> <p><i>h. Un Administrador de Fondos, que será el responsable de la distribución de los ingresos de acuerdo a las instrucciones que emita el Administrador del Sistema.</i></p>



<p align="center">CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE</p>	<p align="center">PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL</p>
<p><i>Artículo 2822.- De los medios de pago.- El SIR deberá integrar elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores, en este contexto, se establecerá un solo medio de pago para la tarifa, en los terminales a ser instalados dentro del sistema, que deberán cumplir con los estándares definidos y la clasificación determinada por el Administrador del Sistema, garantizando el acceso a beneficios tarifarios preferenciales, conforme lo determinado en la Ley y según la política tarifaria aprobada por la Autoridad municipal.</i></p>	<p>Art. 16.- Sustitúyase en el primer inciso del artículo 2822 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:</p> <p><i>Artículo 2822.- De los medios de pago.- El SIR deberá integrar elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores, en este contexto, se establecerán los medios de pago para la tarifa, en los terminales a ser instalados dentro del sistema, que deberán cumplir con los estándares definidos y la clasificación determinada por el Administrador del Sistema, garantizando el acceso a beneficios tarifarios preferenciales, conforme lo determinado en la Ley y según la política tarifaria aprobada por la Autoridad Municipal.</i></p>
<p align="center">CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE</p>	<p align="center">PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL</p>
<p>Artículo 2827.- Puntos de recarga. - Para efectos de recarga de los mecanismos de pago, se establecerá una red de puntos de máquinas de recarga, cuyo dispositivo electrónico será utilizado para la venta y cobro en taquilla o tiendas de conveniencia, en los puntos registrados previamente ante la Autoridad. Se podrá establecer además la necesidad de incorporar máquinas automáticas en las estaciones o terminales, que permitan la distribución y la recarga del medio de pago definido a los Usuarios, así como la consulta de su saldo. El Administrador del Sistema definirá las condiciones mínimas del modelo de Operación (sea cobro en taquilla, máquinas automáticas, punto de recarga y/o cualquier otro mecanismo similar) que asegure el cumplimiento de los niveles de servicio que se hayan estipulado en el Contrato de Delegación.</p>	<p>Art. 17.- Sustitúyase en el artículo 2827 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:</p> <p><i>En donde dice: “en los puntos registrados ante la autoridad” sustitúyase por una frase que diga: “en los puntos registrados conforme las condiciones y requisitos establecidos por el Administrador del Sistema mediante el respectivo acto administrativo”.</i></p> <p><i>La frase: “que se hayan estipulado en el contrato de delegación” por la que diga “determinados por la Secretaría encargada de la Movilidad”.</i></p>

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p><i>Artículo 2836.- 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 el presente Título y el cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por la Secretaría responsable de la movilidad.</i></p>	<p>Art. 18.- Sustitúyase en el artículo 2836 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:</p> <p><i>Artículo 2836.- Implementación .- La Autoridad Única de transporte público o quien haga sus veces, será la responsable de garantizar la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, mediante gestión propia a través de la adquisición de bienes y prestación de servicios realizada con base a los mecanismos de contratación pública o cualquier modalidad permitida por la legislación ecuatoriana y en cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por la Secretaría responsable de la Movilidad.</i></p>

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p><i>Artículo 2837.- Distribución de recursos. - (...)</i></p> <p><i>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.</i></p>	<p>Art. 19.- Refórmese el inciso segundo del artículo 2837 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente:</p> <p><i>Artículo 2837.- Distribución de recursos. - (...).</i></p> <p><i>El reparto a los participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, incluyendo al Delegatario, de aplicarse esta modalidad, se efectuará en función del mecanismo que determine la Secretaria responsable de la Movilidad, sobre la base de los servicios efectivamente prestados por parte de los Operadores de Transporte.</i></p> <p><i>El incumplimiento de las disposiciones contempladas en el o los contratos suscritos con los operadores o delegatario, para el efecto, conllevará la aplicación de sanciones por incumplimiento de conformidad a lo establecido en el contrato, y determinado por el Administrador de Contrato, quien debe velar por la ejecución del mismo, y de ser el caso generar las alertas e informar las autoridades de la Secretaría a cargo de la Movilidad y la Alcaldía, todo aquello que se considere contrario a los intereses institucionales o que dificulte el normal desarrollo del contrato, a fin de garantizar la continuidad del servicio.</i></p>

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p><i>Artículo 2848.- 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.</i></p> <p><i>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.</i></p>	<p>Art. 20.- Sustitúyase en el artículo 2848 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:</p> <p><i>Artículo 2848.- 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.</i></p>

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV. 2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p><i>Artículo 2917.- Componentes. – Los componentes de los costos de operación de los subsistemas de transporte público son los siguientes:</i></p> <p><i>1. Costos Variables: Mantenimiento preventivo, correctivo, combustibles y/o energía eléctrica o la que corresponda a emisiones no contaminantes y neumáticos.</i></p> <p><i>2. Costos Fijos: Mano de obra directa, indirecta, gastos de administración, obligaciones fiscales y operacionales; y, seguros.</i></p> <p><i>El detalle de los costos establecidos en este artículo, se encuentran determinados en el Anexo No. 01 que forma parte de esta Sección.</i></p>	<p>Art. 21.- Añádase un inciso final en el artículo 2917 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:</p> <p>El mismo que será actualizado por el Administrador del Sistema en los términos previstos en el ordenamiento jurídico nacional vigente</p>

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE	PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL
<p><i>Artículo 2923.- Administración de los ingresos operacionales y no operacionales. – El Administrador del Sistema constituirá un Fideicomiso Global con el propósito de que administre los ingresos provenientes del Sistema Integrado de Recaudo y los ingresos no operacionales. Cada Subsistema constituirá su propio Fideicomiso Individual, el cual se alimentará de los recursos distribuidos por el Fideicomiso Global y de los ingresos no operacionales.</i></p> <p><i>Dentro de las funciones que se conferirán al Fideicomiso Global, está la conciliación de los valores recaudados por tarifa, contrastando con los reportes de cumplimiento operacional y las fórmulas de distribución para los pagos a los operadores.</i></p>	<p>Art. 22.- Sustitúyase el artículo 2923 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente:</p> <p><i>Art. 2923. - Administración de los ingresos operacionales y no operacionales. Cada Subsistema gestionado por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, bajo su responsabilidad, deberán constituir su propio Fideicomiso Individual con la finalidad de manejar y administrar los ingresos operacionales y no operacionales provenientes de su actividad.</i></p> <p><i>A su vez el Administrador del Sistema, constituirá un Fideicomiso Global al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, con el propósito de que administre los recursos provenientes del Sistema Integrado de Recaudo y los ingresos no operacionales.</i></p> <p><i>La constitución del Fideicomiso Global, condiciones e instrucciones, administración, distribución, porcentaje de participación y otros serán responsabilidad del Administrador del sistema.</i></p>

CÓDIGO MUNICIPAL VIGENTE

*Artículo 2931.- **Del Sistema 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 del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, cuyo pago se efectuará a través del medio de pago tecnológico definido, en equipos ubicados en las terminales, estaciones o a bordo de las unidades pertenecientes al Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros en las condiciones y características establecidas por la secretaría responsable de la movilidad.*

La implementación del SIR integrará a todos los operadores del transporte público, a través del pago de la tarifa con un solo medio de pago electrónico, previamente definido y se efectuará con base a las normas, lineamientos, políticas y criterios de homologación definidos por el Administrador del Sistema.

Las Operadoras tienen la obligación de adquirir e instalar los equipos tecnológicos necesarios para el funcionamiento de los Sistemas Inteligentes de Transporte, incluidos aquellos vinculados con el Sistema Integrado de Recaudo y de mantenerlos en funcionamiento, conservarlos y reponerlos de conformidad con las determinaciones contenidas en los instrumentos de planificación y técnicos; y, en los manuales y procedimientos operativos emitidos por el Administrador del Sistema.

**PROYECTO DE REFORMA A VARIOS ARTS. DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL
CÓDIGO MUNICIPAL**

Art. 23.- Sustitúyase en el artículo 2931 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

*Art. 2931.- **Del Sistema 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 del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, cuyo pago se efectuará a través de medios de pago tecnológicos definidos, en equipos ubicados en las terminales, estaciones o a bordo de las unidades pertenecientes al Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros en las condiciones y características establecidas por la secretaría responsable de la movilidad.*

La implementación del SIR integrará a todos los operadores del transporte público, a través del pago de la tarifa con medios de pago electrónico, previamente definidos y se efectuará con base a las normas, lineamientos, políticas y criterios de homologación definidos por el Administrador del Sistema.

Las Operadoras tienen la obligación de adquirir e instalar los equipos tecnológicos necesarios para el funcionamiento de los Sistemas Inteligentes de Transporte, incluidos aquellos vinculados con el Sistema Integrado de Recaudo y de mantenerlos en funcionamiento, conservarlos y reponerlos de conformidad con las determinaciones contenidas en los instrumentos de planificación y técnicos; y, en los manuales y procedimientos operativos emitidos por el Administrador del Sistema.

DISPOSICIONES:

Disposición Transitoria Única: Se establece un plazo de 18 meses contados desde la sanción de la presente ordenanza, para que el administrador del sistema, realice la revisión, análisis y ejecute las acciones administrativas necesarias a fin de garantizar la cobertura y la continuidad en la provisión del servicio de transporte público a los ciudadanos en el Distrito Metropolitano de Quito.

Disposición General Primera: Corresponde al Administrador del Sistema en el marco de sus competencias instrumentar y establecer los actos administrativos necesarios que permitan el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente ordenanza en lo que corresponda.

Disposición General Segunda: Corresponde a la Secretaría de Movilidad actualizar la metodología, cálculo, modelo tarifario y determinación de la tarifa del transporte público de conformidad a la normativa nacional vigente, el cual deberá ser puesto en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación.

Disposición Derogatoria: Deróguese los Anexos del art. 1 de la Ordenanza Metropolitana 017-2020: Anexo 1.- Cronograma, Anexo 2.- Plan de Reestructuración de rutas, Anexo 3.- Propuesta de Lineamientos Generales Fideicomiso.

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



**Municipio
de Quito**

**Secretaría de
MOVILIDAD**

**Por un
Quito
Digno**