

5

Quito, 17 de octubre de 2022  
OFICIO No. 01-SV-2022

Señora Licenciada  
Laura Alexandra de los Angeles Altamirano Luna  
Concejala Metropolitana  
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD  
Presente

Quito Digno SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO  
GADDMQ-SGCM-2022 1280-E  
RECEPCIÓN  
Fecha: 17 OCT 2022 Hora 11:26  
Nº. Hojas: - 5 -  
Recibido por: Jue.

De mis consideraciones

*Asunto: Propuesta de Reforma de Ordenanza 017-2020*

Me dirijo a usted en mi calidad de Representante de la Silla Vacía para enviarle un cordial saludo e informarle lo siguiente:

He sido nominado con el apoyo de las siguientes operadoras de Transporte Público de Pasajeros: Ecuatoriana, Juan Pablo II, Latina, Pichincha, San Cristóbal, San Francisco, Secuatrans, Serviagosto, Setramas, Quitumbe y Victoria (que acogen a más de 550 unidades de transporte público) y por tal motivo me permito adjuntar nuestra propuesta y análisis de la Reforma a la Ordenanza 017-2020 que será tratada en primer debate en el Concejo Metropolitano.

Por tal razón me permito solicitar de la manera más comedida participar en las mesas de trabajo para discutir la propuesta y de esta manera ejercer mi derecho como representante acreditado a la Silla Vacía.

Por la favorable atención que se digne dar a la presente comunicación, le anticipo mis sinceros agradecimientos.

Para cualquier comunicación, a continuación, le adjunto mi información de contacto:

Nombre: Rubén Darío Lozano Reinoso  
C.I.: 1708862188  
Teléfono: 0997330597  
Correo electrónico: rubenlozano6@hotmail.com

Atentamente,

Ing. Msc. Rubén Lozano Reinoso  
C.I. 170886218-8

c.c. Ag. Gisel Paredes, SECRETARIA DE MOVILIDAD

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO SM	OBSERVACIONES	TEXTO SUGERIDO
<p>Artículo 2587. - 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Convocatoria pública.</li> <li>2. Recepción de ofertas.</li> <li>3. Apertura de ofertas.</li> <li>4. Convalidación.</li> <li>5. Evaluación de ofertas.</li> <li>6. Notificación de resultados.</li> <li>7. Suscripción de contratos.</li> </ol>	<p>Art. 1.- Sustitúyase el artículo 2587 por el siguiente texto:</p> <p><i>Art. 2587.- 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, previamente deberá emitir el instructivo para su implementación a través del acto correspondiente, conforme lo dispuesto en el ordenamiento jurídico vigente.</i></p> <p><i>El/Los concurso/s contendrá/h al menos las siguientes etapas:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Convocatoria pública.</li> <li>2. Recepción de ofertas.</li> <li>3. Apertura de ofertas.</li> <li>4. Convalidación.</li> <li>5. Evaluación de ofertas.</li> <li>6. Notificación de resultados.</li> <li>7. Suscripción de contratos.</li> </ol>	<p>La celebración de concursos públicos para asignación de rutas genera problemas legales que ocasionará retrasos en la implementar la nueva red de transporte además de eliminar operadoras actuales que poseen grandes inversiones en flota e infraestructura para el servicio. Existen mecanismos más eficientes de asignación que estaban previstos en el código Municipal (Artículos IV.2.23 Del procedimiento de delegación a la iniciativa privada y IV 2.11) que fue reformado pero debería analizarse.</p> <p>En caso de mantenerse los concursos podría incluirse dentro de la evaluación de ofertas criterios que prioricen a las operadoras que poseen experiencia en los sectores y que mantienen inversiones tanto en flota como en infraestructura.</p>	<p>ALTERNATIVA 1</p> <p><i>Art. 2587.- 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, previamente deberá emitir el instructivo para su implementación a través del acto administrativo correspondiente, que garantice y priorice la participación de los actuales operadores privados, en condiciones de equidad, accesibilidad y transparencia, conforme lo dispuesto en el ordenamiento jurídico vigente.</i></p> <p>En la evaluación de las ofertas se deberá incluir una puntuación sobre el 50% del valor total a oferentes que demuestren tener experiencia en el sector al que están ofertando y que dispongan de la flota necesaria y los elementos necesarios para su operación.</p> <p>ALTERNATIVA 2</p>

14

	<p><b>Art. 2587.- Del procedimiento de delegación a la iniciativa privada.</b> – Cuando el Administrador o Administradora del Sistema requiera, con base en los instrumentos de planificación que hubiere expedido, adecuar las rutas y frecuencias de cualquier Subsistema de Transporte o sus componentes, respecto de las que existan títulos habilitantes vigentes, buscará obtener acuerdos con el Operador y Operadora de Transporte afectado y efectuar los ajustes que sean necesarios, de conformidad con los instrumentos de planificación.</p> <p>En aplicación del numeral precedente, el Administrador o Administradora del Sistema podrá:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Implementar mecanismos de compensación a través de la asignación de rutas y frecuencias vacantes de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido.</li> <li>b. Instrumentar formas de intervención y participación del Operador de Transporte afectado en otros Subsistemas de Transporte o sus componentes; o,</li> <li>c. Implementar mecanismos de compensación económica para dejar sin efecto el título habilitante.</li> </ol>	
--	---	--

<p><b>Artículo 2595. - Reestructuración de rutas.</b> - 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.</p> <p>La optimización de los servicios de transporte público se sustenta en la estructuración de una red integrada, que provea de manera eficiente los mismos, considerando a la Primera Línea de Metro de Quito como el eje fundamental de esta red.</p>	<p><b>Art. 2595. - Plan de Estructuración de Rutas.</b> - El Administrador del Sistema en coordinación con sus 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.</p> <p>Para el efecto, el procedimiento de asignación será el de concurso público, conforme el procedimiento establecido en los artículos anteriores.</p>	<p>Queda a responsabilidad del Administrador del Sistema la elaboración de un nuevo plan de Reestructuración de Rutas, no se indica que el objeto del plan es la integración con el Metro de Quito. Se eliminó la obligación de usar buses de tecnología limpia en troncales y subtroncales.</p>	<p><b>Art. 2595. - Plan de Estructuración de Rutas.</b> - 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, que responderá a los criterios de la Planificación de la Movilidad y desarrollo de la ciudad, 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.</p> <p>La optimización de los servicios de transporte público se sustenta en la estructuración de una red integrada, que provea de manera eficiente los mismos, considerando a la Primera Línea de Metro de Quito como el eje fundamental de esta red</p>
<p><b>Artículo 2605. - Proceso de integración.</b> - 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</p>	<p><b>Art. 2605. - Proceso de integración.</b> - 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</p>	<p>Se elimina el Anexo No.1 que corresponde al Cronograma de Implementación y se actualiza las fases de implementación.</p>	<p><b>Art. 2605. - Proceso de integración.</b> - El proceso de integración física, tarifaria (a través del sistema integrado de recaudo) y operacional se realizará de manera progresiva, para lo cual, el Administrador del Sistema será el</p>

<p>cronograma de implementación de las fases de integración, previsto en el anexo No. 01 de la presente Sección. La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Fase Primera de Integración:</b> Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q.</li> <li><b>Fase Segunda de Integración:</b> Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,</li> <li><b>Fase Tercera de Integración:</b> Integración del subsistema Quito Cables y cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.</li> </ol>	<p>cronograma de implementación y verificará su cumplimiento.  <i>La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>Fase Primera de Integración:</i> 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.</li> <li><i>Fase Segunda de Integración:</i> Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,</li> <li><i>Fase Tercera de Integración:</i> Integración de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.</li> </ol>	<p>Queda a criterio del Administrador del Sistema la implementación del proceso de integración. Uno de los elementos fundamentales de la integración es el SIR.</p>	<p>responsable de la elaboración del cronograma de implementación y verificará su cumplimiento.  <i>La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>Fase Primera de Integración:</i> 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.</li> <li><i>Fase Segunda de Integración:</i> Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,</li> <li><i>Fase Tercera de Integración:</i> Integración de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.</li> </ol> <p><i>Uno de los elementos fundamentales a evaluarse para la implementación de la integración será el comportamiento de la demanda que permitirá ajustar los servicios y así garantizar que se ejecute de manera progresiva sin afectar las necesidades del usuario.</i></p>

	<p><i>Art. 2608.- 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 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>El principal objetivo del Plan de Estructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ es implementar una red integrada considerando a la Primera Línea del Metro de Quito como el eje fundamental de esta red. No se menciona que también debe buscarse la eficiencia en los viajes para el usuario evitando en lo posible un alto número de transferencias. Para mejorar los tiempos de viaje se debe considerar la infraestructura necesaria.</p>	<p><i>Art. 2608.- 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 periféricos, mejorar los tiempos de viaje, optimizando la cantidad de transferencias y en general la calidad de los niveles de servicio; así como, optimizar los costos de operación del sistema.</i></p>
<p>Art. 2609 numeral 2. Mecanismo de asignación de rutas a operadoras de transporte, el mismo que se realizará mediante concurso público de grupos o paquetes de rutas troncales, subtroncales, diagonales, transversales y otras), para dar origen a los respectivos contratos de operación y autorizaciones, según el régimen aplicable. Se excluye expresamente de este proceso las troncales actualmente administradas y operadas por la Empresa Pública Metropolitana</p>	<p>Art. 2609 numeral 2.</p>	<p>Si se mantiene el concurso, se debe evaluar la experiencia del actual operador. No existen nuevos contratos de operación porque los servicios se han prestado durante más de 30 años y lo que se va a realizar es una modificación a la red en base a la existente.</p>	<p>2. Mecanismo de asignación de rutas a operadoras de transporte, el mismo que se realizará mediante concurso público de grupos o paquetes de rutas (troncales, subtroncales, alimentadoras, diagonales, transversales y otras), para dar origen a los respectivos contratos de operación y autorizaciones, según el régimen aplicable. Se excluye expresamente de este proceso las troncales actualmente administradas y operadas por la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros, pero no las alimentadoras. La Empresa Pública Metropolitana de</p>

<p>de Transporte de Pasajeros, pero no las alimentadoras. La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros buscará mejoras a través de los mecanismos previstos en el ordenamiento jurídico vigente, con el propósito de alcanzar una operación eficiente y competitiva.</p>			<p>Transporte de Pasajeros buscará mejoras a través de los mecanismos previstos en el ordenamiento jurídico vigente, con el propósito de alcanzar una operación eficiente y competitiva. Se otorgará un puntaje adicional a las operadoras que previamente se encuentren prestando el servicio de transporte en el grupo o paquete de rutas a concursarse.</p>
<p><b>Artículo 2609. – Modelo de Gestión.</b> - El Modelo de Gestión que emita el Administrador del Sistema deberá considerar los siguientes lineamientos esenciales:  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><b>Art. 12.-</b> Elimínese el numeral 3 y reformese el numeral 4 y 5 del artículo 2609 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por lo siguiente:  <i>Art. 2609 numeral 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.</i></p>	<p>Se elimina el artículo 3 que privilegiaba la incorporación de flota amigable con el medio ambiente. Se elimina la obligación de certificarse en normas específicas de calidad de servicio, por lo cual esto quedará a criterio de la Secretaría de Movilidad aceptar cualquier tipo de norma, además se ponen exigencias que deben cumplirse sin reconocer los costos que ello involucra. Se debe</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.</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</p>			

<p>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>Art. 2609 numeral 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</p>	<p>Art. 2609 numeral 5.- 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. 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 que deberá</p>
	<p>La mayoría de ingresos que se generan en el sistema de transporte son de los operadores privados. Queda a criterio del Administrador del Sistema las instrucciones al Fideicomiso respecto a los pagos a realizarse. Los Fideicomisos individuales deberían ser de responsabilidad de las operadoras que las conforman. El mantenimiento de al menos dos fideicomisos incrementa los costos de operación y no están incluidos en el detalle de reconocimientos de costos para fijación de tarifa o remuneración al operador.</p>	<p>Art. 2609 numeral 5.- 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. 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>Art. 2609 numeral 5.- 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. 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 que deberá</p>	



<p>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 tales miembros de la Junta de tales fideicomisos individuales?</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>	<p>priorizar el pago a operadores privados para garantizar la continuidad del servicio.</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>
---	--	--

7

<p><b>Artículo 2836.- Implementación .-</b> 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 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</p>	<p>Se limita la implementación de los sistemas inteligentes de transporte (SIR, SAE, SIU) para realizarlo mediante gestión propia, esto incrementa costos y no permite eficiencias.</p>	<p><b>Artículo 2836.- Implementación .-</b> 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 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</p>
<p><b>Artículo 2837.- Distribución de recursos.- (...).</b> La distribución de ingresos operacionales y no operacionales que incluye posibles aportes municipales, 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 Secretaría responsable de la Movilidad, sobre la base de los servicios efectivamente prestados por</p>	<p>Todo sistema integrado requiere de aportes municipales para lograr cubrir los costos de operación, se indica que el reparto se lo realizará sobre la base de los servicios efectivamente prestados, lo cual podría implicar un pago por kilómetro, al no contar con tarifa técnica los ingresos no cubrirán los costos de operación.</p>	<p><b>Artículo 2837.- Distribución de recursos.- (...).</b> 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 Secretaría responsable de la Movilidad, sobre la base de los servicios efectivamente prestados por parte de los Operadores de Transporte.</p>

<p>parte de los Operadores de Transporte. En el cual, existirá una prelación de pagos, en la que se garantice el pago oportuno y sin retrasos a los operadores privados.</p>		<p>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.</p>
<p>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. Existirá la participación de cualquier nivel de participación ciudadana para el aporte de informes, vigilancia, supervisión del cumplimiento de las obligaciones contractuales entre el administrador del sistema y los operadores privados.</p>		

<p><b>Artículo 2017. - Componentes.</b> - Los componentes de los costos de operación de los subsistemas de transporte público son los siguientes:</p> <p><b>a) Costos Variables:</b> Mantenimiento preventivo, correctivo, combustibles y/o energía eléctrica o la que corresponda a emisiones no contaminantes y neumáticos.</p> <p><b>b) Costos Fijos:</b> Mano de obra directa, indirecta, gastos de administración, fiscales y obligaciones operacionales; seguros, costos de inversión, rentabilidad y obligaciones exigibles a operadores que involucren gastos adicionales.</p>	<p>Art. 21.- Añádase un inciso final en el artículo 2017 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 vigente</p>	<p>No se determina el período de actualización del modelo de costos de operación. No se reconocen dentro de la definición de costos las obligaciones que deben cumplir las operadoras referentes a inversiones a realizarse para renovar flota e incorporar nuevas tecnologías (flota amigable con el medio ambiente, infraestructura para electrolineras, patrios de operación, sistemas de recaudo) y las certificaciones para cumplimiento de normas de calidad. En la actualidad el costo del combustible y mano de obra se han incrementado y la demanda ha disminuido en un 19% (de acuerdo a estudios que han sido desarrollados por la Secretaría de Movilidad). Si se realiza una actualización de la tarifa el valor sería de \$0,46.</p>	<p>Artículo 2017.- Componentes. – Los componentes de los costos de operación de los subsistemas de transporte público son los siguientes: 1. Costos Variables: Mantenimiento preventivo, correctivo, combustibles y/o energía eléctrica o la que corresponda a emisiones no contaminantes y neumáticos. 2. Costos Fijos: Mano de obra directa, indirecta, gastos de administración, recaudo, obligaciones fiscales y operacionales; seguros, costos de inversión, rentabilidad y obligaciones exigibles a operadores que involucren gastos adicionales.</p>
<p><b>Artículo 2023. - Administraciones de los ingresos operacionales y no operacionales.</b> – 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</p>	<p><b>Art. 2023. - Administraciones de los ingresos operacionales y no operacionales.</b> 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 que incluyen aportes</p>	<p>La creación y mantenimiento de dos fideicomisos genera mayores costos al sistema. Queda a criterio del Administrador del Sistema las instrucciones de distribución e incluso el orden de prelación de pagos, esto puede poner en riesgo la operación del sistema.</p>	<p><b>Art. 2023. - Administraciones de los ingresos operacionales y no operacionales.</b> 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 que incluyen aportes</p>

<p>los recursos distribuidos por el Fideicomiso Global y de los ingresos no operacionales. 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.</p>	<p>operacionales y no operacionales provenientes de su actividad.</p> <p>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.</p>	<p>municipales provenientes de su actividad.</p> <p>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.</p>
<p>La constitución del Fideicomiso Global, condiciones e instrucciones, administración, distribución, porcentaje de participación y otros serán responsabilidad del Administrador del sistema.</p>	<p>La constitución del Fideicomiso Global, condiciones e instrucciones, administración, distribución, porcentaje de participación y otros serán responsabilidad del Administrador del sistema en conjunto con los demás sistemas y subsistemas y los operadores privados y públicos</p>	<p>La constitución del Fideicomiso Global, condiciones e instrucciones, administración, distribución, porcentaje de participación y otros serán responsabilidad del Administrador del sistema en conjunto con los demás sistemas y subsistemas y los operadores privados y públicos</p>
<p><b>Art. 2931.- Del Sistema de Recaudo (SIR).-</b> 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,</p>	<p>Se limita a los operadores privados otras alternativas más eficientes de operación del sistema de recaudo y se obliga a adquirir los equipos y mantenerlos. Esto significa que vamos a tener un sistema cerrado de pagos que implica red de recarga exclusiva, puntos de venta con altos costos de comisión.</p>	<p><b>Art. 2931.- Del Sistema de Recaudo (SIR).-</b> 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,</p>

<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Las Operadoras tienen la obligación de implementar 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.</p>	<p>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.</p>	<p>Las Operadoras tienen la obligación de implementar 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.</p>

	<p>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.</p>	<p>Debe considerarse los contratos de operación vigentes para garantizar la continuidad del servicio y de esta manera generar la progresividad en los procesos de modificación de la red actual de transporte público.</p>	<p>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, tomando en consideración los aspectos técnicos y legales de los contratos de operación suscritos en el año 2017 con las operadoras privadas.</p>
	<p>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.</p>		<p>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, sin afectar derechos y obligaciones contractuales adquiridos en los contratos de operación suscritos en el año 2017 con las operadoras privadas.</p>