

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

RECOMENDACIONES ACOGIDAS

1. Inclusión de la certificación presupuestaria, informes financieros (corrida financiera y punto de equilibrio), como parte de la documentación preparatoria para concursos públicos.
2. Obligatoriedad de suscribir contratos para asignar rutas y frecuencias.
3. Mantener al Metro de Quito como la columna vertebral del Sistema Integrado de Transporte del DMQ.
4. Inclusión de diseño de estrategias interinstitucionales y procesos participativos.
5. Establecimiento de varios medios tecnológicos de pago para el Sistema Integrado de Transporte.
6. Eliminación de especificaciones técnicas “únicas” para el Sistema Integrado de Recaudo.
7. La integración tarifaria se logrará a través de la implementación del SIR.
8. Disponibilidad obligatoria de contar con equipos y sistemas, por parte de los operadores privados para integrarse a los sistemas inteligentes de transporte, eliminando la obligación de adquirir los mismos.
9. Considerar la situación jurídica de los paquetes adjudicados en el concurso público para “Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, en el marco de lo señalado en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020”.
10. Considerar las definiciones respecto al Corredor Simón Bolívar, contenidas en las Ordenanzas Metropolitanas No. 128 de 25 de julio de 2016 y No. 006 de 03 de octubre de 2019.
11. Revisión del Anexo "Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural".
12. Mejoras en la redacción del texto.



OBSERVACIONES	TEXTO FINAL
<p>SE ACOGEN LAS SIGUIENTES RECOMENDACIONES:</p> <p>Concejal Paulina Izurieta, Jorge Yáñez y Rubén Lozano: Incluir la certificación presupuestaria, corrida financiera y punto de equilibrio.</p> <p>Concejal Juan Carlos Fiallo: Especificar que se deben suscribir contratos.</p> <p>NO SE ACOGEN PROPUESTAS relacionadas con asignaciones directas de rutas.</p>	<p>Art. 1.- Sustitúyase el artículo 2587 por el siguiente texto: Art. 2587.- De la realización de concursos públicos para la asignación de Rutas. – Se celebrarán contratos para asignar rutas y frecuencias. El Administrador del Sistema realizará bajo su responsabilidad, el o los concursos públicos de nuevas rutas o paquetes de rutas, para lo cual, debe emitir previamente el instructivo técnico para su implementación a través del acto administrativo correspondiente, conforme lo dispuesto en el ordenamiento jurídico vigente. El/Los concurso/s contendrá/n al menos las siguientes etapas: 1. Informes Técnico, financiero (corrida financiera, punto de equilibrio), y legal de sustento; 2. Certificación presupuestaria, de ser el caso; 3. Términos de referencia; 4. Convocatoria pública; 5. Recepción de ofertas; 6. Apertura de ofertas; 7. Convalidación; 8. Evaluación de ofertas; 9. Notificación de resultados; 10. Suscripción de contratos.</p>
<p>Se mantiene.</p>	<p>Art. 2.- Sustitúyase el artículo 2589 por el siguiente texto: 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 período habilitado en la convocatoria y adjuntando toda la documentación solicitada en la convocatoria pública, con los respaldos respectivos.</p>
<p>Se mantiene.</p>	<p>Art. 3.- Sustitúyase el artículo 2590 por el siguiente texto: Art. 2590. - Apertura de ofertas. - La Comisión Técnica designada para el efecto por el Administrador del Sistema, en acto público presencial y/o virtual, aperturará las ofertas que han sido recibidas conforme el orden de la presentación 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.</p>
<p>Se mantiene.</p>	<p>Art. 4.- Sustitúyase el artículo 2593 por el siguiente texto: 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.</p>

<p>SE ACOGE RECOMENDACIÓN de Rubén Lozano de mantener al Metro de Quito como la columna vertebral del Sistema Integrado de Transporte del DMQ.</p> <p>NO SE ACOGEN PROPUESTAS relacionadas con asignaciones directas de rutas.</p>	<p>Art. 5.- Sustitúyase el artículo 2595 por el siguiente texto: 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, considerando al Subsistema Metro de Quito como la columna vertebral del Sistema Integrado de Transporte del DMQ. Para el efecto, deberá contar con los respectivos informes técnicos, financieros y legales que justifiquen la necesidad de cubrir la demanda de transporte público, creando nuevas rutas o mejorando las existentes, lo que deberá ser informado anualmente al Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito y al Concejo Metropolitano. Para el efecto, el procedimiento de asignación será el de concurso público, conforme el procedimiento establecido en los artículos anteriores.</p>
<p>SE ACOGE RECOMENDACIÓN de Concejal Paulina Izurieta, y se detalla los intervinientes en el diseño de estrategias y procesos participativos.</p>	<p>Art. 6.- Sustitúyase el inciso segundo del artículo 2600 por el siguiente texto: El Administrador del Sistema diseñará estrategias interinstitucionales 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 de personas con discapacidad permanente o temporal, desarrollando para el efecto, procesos participativos que garanticen una adecuada socialización.</p>
<p>SE ACOGE RECOMENDACIONES DE:</p> <p>Concejal Paulina Izurieta, Jorge Yáñez y Rubén Lozano: Especificar medios tecnológicos y eliminar las especificaciones técnicas únicas.</p> <p>Señor Rubén Lozano: Especificar que la integración tarifaria se logrará a través de la implementación del SIR.</p>	<p>Art. 7.- Sustitúyase el artículo 2603 por el siguiente texto: 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 tecnológicos, para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios. Las especificaciones técnicas a utilizarse en los diferentes 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. La implementación del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), por parte del Administrador del Sistema, permitirá la integración tarifaria del SITP, conforme el cronograma establecido.</p>
<p>NO SE ACOGEN PROPUESTAS relacionadas con asignaciones directas de rutas.</p>	<p>Art. 8.- Sustitúyase el artículo 2605 por el siguiente texto: Art. 2605.- Proceso de integración. - El proceso de integración física, operacional y tarifaria se realizará de manera progresiva, para lo cual, el Administrador del Sistema será el responsable de la elaboración del cronograma de implementación, su actualización y verificará su cumplimiento.</p>
<p>La recomendación de:</p>	<p>Art. 9.- Sustitúyase el artículo 2606 por lo siguiente: El cronograma de implementación establecido para la integración progresiva, se ejecutará considerando las siguientes fases:</p>



<p><i>Concejal Paulina Izurieta, Jorge Yáñez y Rubén Lozano: Incluir la certificación presupuestaria, corrida financiera y punto de equilibrio.</i></p> <p>Fue acogida en el artículo 1 de la iniciativa legislativa.</p>	<p>1. Fase Primera de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q (Corredor Central Trolebús, Corredor Oriental Ecovía, Corredor Occidental Sur y Norte), y demás subsistemas administrados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, o quien haga sus veces; así como, los corredores que se encuentren integrados a las estaciones intermodales Metro.</p> <p>2. Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q (Corredor Central Trolebús, Corredor Oriental Ecovía, Corredor Occidental Sur y Norte), y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,</p> <p>3. Fase Tercera de Integración: Integración de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.</p>
<p>NO SE ACOGEN PROPUESTAS relacionadas con asignaciones directas de rutas.</p>	<p>Art. 10.- Sustitúyase el inciso primero del artículo 2608 por lo siguiente: Art. 2608.- <i>Asignación de las rutas o servicios de transporte público.</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 Estructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, <i>en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos</i>, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial incluyendo los sectores periféricos, mejorar los tiempos de viaje y optimizar la cantidad de transferencias, la calidad de los niveles de servicio y los costos de operación del sistema.</p>
<p>NO SE ACOGEN PROPUESTAS relacionadas con asignaciones directas de rutas.</p> <p>NO SE ACOGEN PROPUESTAS relacionadas con establecer un orden de prelación que priorice los pagos a operadores privados.</p>	<p>Art. 11.- Elimínese el numeral 3 y refórmese el numeral 4 y 5 del artículo 2609 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, <i>controles de calidad del servicio en el transporte público de pasajeros basados en normas nacionales e internacionales</i>, 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 <i>que será responsable</i> 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><i>La distribución de los pagos se determinará en el Fideicomiso Global de acuerdo a las instrucciones establecidas para el efecto por el Administrador del Sistema.</i></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</p>

	<p>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>Los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas podrán constituir un solo Fideicomiso Individual para la administración del recaudo. Previamente, cada empresa pública deberá remitir al Administrador del Sistema, los correspondientes informes de viabilidad técnica, financiera y legal.</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>Previo a la integración tarifaria, los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados deberán constituir su Fideicomiso Individual.</p>
<p>Se mantiene.</p>	<p>Art. 12.- Refórmese los numerales 2, 16 y 20 del artículo 2811 por los siguientes:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>20. Operador de Red de Recarga: Personas autorizadas por el Administrador del Sistema que tienen la responsabilidad sobre los puntos donde se pueden realizar recargas y/o venta de los medios de pago.</p>
<p>SE ACOGE RECOMENDACIÓN del señor Rubén Lozano: Los operadores privados serán responsables a su costo de implementar la infraestructura para integrarse a los sistemas inteligentes de trasporte.</p> <p>NO SE ACOGEN PROPUESTAS relacionadas con la obligatoriedad de adquirir equipos para sistemas inteligentes.</p>	<p>Art. 13.- Sustitúyase el artículo 2819 por el siguiente texto:</p> <p>Art. 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 el Administrador del Sistema.</p>

<p>NO SE ACOGEN PROPUESTAS relacionadas con establecer un orden de prelación que priorice los pagos a operadores privados.</p>	<p>Art. 14.- Sustitúyase el primer inciso, así como las letras g) y h) del artículo 2820 por los siguientes: 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: 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.</p>
<p>SE ACOGE RECOMENDACIÓN de la Concejal Paulina Izurieta, Jorge Yáñez y Rubén Lozano, de establecer varios medios de pagos tecnológicos.</p>	<p>Art. 15.- Sustitúyase en el primer inciso del artículo 2822 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 diferentes medios de pago para la tarifa, en los equipos 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.</p>
<p>NO SE ACOGEN PROPUESTAS relacionadas con características puntuales de los medios de pago, las cuales deberían constar en norma técnica, mas no en ordenanza.</p>	<p>Art. 16.- Sustitúyase en el artículo 2827 lo siguiente: En donde dice: “en los puntos registrados previamente 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”. La frase: “que se hayan estipulado en el contrato de delegación” por la que diga “determinados por el Administrador del Sistema”.</p>
<p>SE ACOGE RECOMENDACIÓN del señor Rubén Lozano: Los operadores privados serán responsables a su costo de implementar la infraestructura para integrarse a los sistemas inteligentes de transporte.</p>	<p>Art. 17.- Sustitúyase el artículo 2836 por el siguiente: Artículo 2836.- Implementación .- El Administrador del Sistema de transporte público o quien haga sus veces, será el 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 el Administrador del Sistema. Los operadores privados deberán contar, bajo su costo y responsabilidad, con la infraestructura tecnológica (software y hardware), que les permita integrarse a los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ.</p>



<p>NO SE ACOGEN PROPUESTAS relacionadas con establecer un orden de prelación que priorice los pagos a operadores privados.</p>	<p>Art. 18. - Refórmese el inciso segundo del artículo 2837 por el siguiente: 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 el Administrador del Sistema, sobre la base de los servicios efectivamente prestados por parte de los Operadores de Transporte. 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 del mismo, quien debe velar por su debida ejecución, y de ser el caso aplicará las sanciones correspondientes, previo el debido proceso.</p>
<p>Las propuestas remitidas tienen texto similar a la iniciativa legislativa: Actividades de control y evaluación de los componentes que conforman los Sistemas Inteligentes de Transporte, estarán a cargo del el Administrador del Sistema.</p>	<p>Art. 19.- Sustitúyase el artículo 2848 por el siguiente: 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 del Administrador del Sistema, 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, para lo cual se observará el régimen jurídico metropolitano del servicio de transporte público de pasajeros.</p>
<p>Se mantiene.</p>	<p>Art. 20.- Sustitúyase el inciso final del artículo 2917 por el siguiente texto: El detalle de los costos establecidos en este artículo, se encuentran determinados en el "Anexo 1: Estructura Tarifaria. (Subanexo 1.1 – Componentes Costos Buses Convencionales; Subanexo 1.2 – Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural)". El mismo que será actualizado por el Administrador del Sistema en los términos previstos en el ordenamiento jurídico nacional vigente, y deberá ser puesto en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación.</p>
<p>Se mejora la redacción del texto conforme lo tratado en las jornadas de socialización.</p>	<p>Art. 21.- Sustitúyase el artículo 2923 por el siguiente: 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. 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. La constitución del Fideicomiso Global, condiciones e instrucciones, administración, distribución, porcentaje de participación y otros serán responsabilidad del Administrador del Sistema, cuya implementación se sujetará al cronograma de integración emitido por dicho Administrador.</p>

<p>SE ACOGE RECOMENDACIÓN del señor Rubén Lozano: Los operadores privados serán responsables a su costo de implementar la infraestructura para integrarse a los sistemas inteligentes de transporte.</p> <p>SE ACOGE RECOMENDACIÓN de la Concejal Brith Vaca y se mejora la redacción.</p>	<p>Art. 22.- Sustitúyase en el artículo 2931 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 el Administrador del Sistema.</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 en las normas, lineamientos, políticas y criterios de homologación definidos por el Administrador del Sistema. 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; así como en los manuales, instructivos y procedimientos operativos que debe emitir el Administrador del Sistema.</p>
<p>Se mejora la redacción del texto conforme lo tratado en las jornadas de socialización.</p>	<p>Disposición Transitoria Primera. - Se establece un plazo de 18 meses contados desde la sanción de la presente ordenanza, para que el Administrador del Sistema, realice la revisión y análisis de la operación en superficie, y ejecute las acciones administrativas necesarias a fin de garantizar la cobertura y continuidad en la provisión del servicio de transporte público a los ciudadanos en el Distrito Metropolitano de Quito. El Administrador del Sistema, actualmente la Secretaría de Movilidad, durante este período implementará la Fase Primera detallada en el artículo 2606 reformado, estableciendo en su cronograma la implementación progresiva de los componentes de todas las fases, conforme las condiciones jurídicas presentadas.</p>
<p>Se propone el siguiente texto</p>	<p>Disposición Transitoria Segunda. - Por encontrarse bajo su responsabilidad la operación del Subsistema Metro de Quito, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito podrá incluir en el cronograma de operación, un período destinado a la adaptación de la ciudadanía con las instalaciones y funcionamiento del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito. Dentro de este período de formación o aprendizaje, los usuarios podrán acceder a este subsistema a través del uso de "Certificados de Aprendizaje".</p>
<p>Se propone el siguiente texto</p>	<p>Disposición Transitoria Tercera. – El Administrador del Sistema, actualmente la Secretaría de Movilidad, en el término de hasta 45 días contados desde la sanción de la presente ordenanza, deberá emitir el cronograma de integración progresiva.</p>

Se propone el siguiente texto	Disposición Transitoria Cuarta. - Se disponga a la Secretaría de Movilidad que, en coordinación con la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, desarrollen un proyecto normativo referente a los derechos, obligaciones y prohibiciones de los usuarios del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, así como el régimen sancionatorio aplicable, para cuyo efecto, se deberá fijar un término para la presentación de dicho cuerpo normativo.
Se mejora la redacción del texto conforme lo tratado en las jornadas de socialización.	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.
SE ACOGE RECOMENDACIÓN del señor Luis Haro y señora Mercy Manobanda.	Disposición General Segunda. - El Administrador del Sistema, actualmente la Secretaría de Movilidad, deberá considerar, previo la ejecución de cualquier acto administrativo, la situación jurídica de los contratos adjudicados mediante Resolución SM-2021-124, hasta que se resuelvan los procesos judiciales instaurados por la Municipalidad. Para el efecto no podrá disponer de dichos paquetes materia de la litis. Se deberán considerar las definiciones respecto al Corredor Simón Bolívar, contenidas en las Ordenanzas Metropolitanas No. 128 de 25 de julio de 2016 y No. 006 de 03 de octubre de 2019.
SE ACOGE RECOMENDACIÓN del señor Armando Gualpa, representante de Termas Turis.	Disposición General Tercera. - Disponer a la Secretaría de Movilidad, en el término máximo de 90 días contados desde la sanción de la presente ordenanza, proceda con la revisión y corrección, de ser el caso, del Anexo 2 "Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural", a fin de que guarde concordancia con el mecanismo de cálculo contenido en dicho anexo.
Es necesario modificar la enumeración y denominación de los anexos que se mantienen vigentes.	Disposición General Cuarta. - Modificar la denominación de los "Anexos del artículo 2: Estructura Tarifaria. (Anexo 1 – Componentes Costos Buses Convencionales; Anexo 2 – Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural)", por la siguiente: "Anexo 1: Estructura Tarifaria. (Subanexo 1.1 – Componentes Costos Buses Convencionales; Subanexo 1.2 – Resumen Tarifas Subsistema Combinado –Rural)".
Se mantiene.	Disposición Derogatoria. - Deróguense los Anexos del artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana 017-2020: Anexo 1.- Cronograma, Anexo 2.- Plan de Reestructuración de rutas, Anexo 3.- Propuesta de Lineamientos Generales Fideicomiso.
SE ACOGE RECOMENDACIÓN de la Concejal Brith Vaca y se mejora la redacción.	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.