



**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN NO. 035 – EXTRAORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**

MIÉRCOLES 10 DE JUNIO DE 2020

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 11h08 del 10 de junio de 2020, conforme a la convocatoria efectuada el 08 de junio de 2020, se lleva a cabo, de manera virtual, por medio de la plataforma “Microsoft Teams”, la sesión No. 035 extraordinaria de la Comisión de Movilidad, presidida por el concejal Santiago Guarderas Izquierdo.

Por disposición del presidente de la Comisión, se procede a constatar el quórum reglamentario para la instalación de la sesión, mismo que se encuentra conformado por los siguientes concejales: Eduardo del Pozo Fierro, Mónica Sandoval Campoverde, Omar Cevallos Patiño y Santiago Guarderas Izquierdo.

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García		1
Eduardo del Pozo Fierro	1	
TOTAL	4	1

Además se registra la presencia de los siguientes funcionarios: Andrés Sampedro, Fernando Narváez, Guillermo Abad, Henry Vilatuña, Marcelo Narváez y Jacqueline Arias de la Secretaría de Movilidad; Byron Ruiz Pérez de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; Juan Manuel Aguirre de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Freddy Balseca de la Procuraduría Metropolitana; Edison Yánez Romero e Hidalgo Núñez de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; Darío Chávez y John Maldonado de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Patricio Salazar y Samuel Byun de la Secretaría General del Concejo Metropolitano; Hernán Bedoya, asesor del concejal Omar Cevallos Patiño; Patricia Andrade Baroja y Gabriela Mendieta, asesoras del concejal Santiago Guarderas Izquierdo; y, José Jurado, asesor de la concejala Analía Ledesma García.

Además, se registra la presencia de las siguientes personas: Cristobal Buendía del Observatorio de Movilidad; Rodrigo Torres de Braxton Cia. Ltda.



El abogado Nelson Clemente Calderón Ruiz, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad, por disposición del señor presidente procede a dar lectura del orden del día:

- 1.- Conocimiento y resolución sobre el acta de la sesión extraordinaria No. 028 de 21 de marzo de 2020.
- 2.- Informe sobre el avance en la implementación del Sistema Integrado de Recaudo.
- 3.- Continuación del análisis del proyecto de ordenanza que crea el Sistema Integrado de Transporte, respecto de los siguientes elementos: Caja Común y Administrador de los ingresos operacionales y no operacionales (Fideicomiso).

Siendo las 11h12, ingresa a la sesión virtual la concejala Analía Ledesma García.

DESARROLLO DE LA SESIÓN

Punto uno: Conocimiento y resolución sobre el acta de la sesión extraordinaria No. 28 de 21 de marzo de 2020

Sin existir observaciones y por disposición del presidente de la Comisión, Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, se procede a tomar votación, registrando los siguientes resultados:

REGISTRO DE VOTACIÓN					
INTEGRANTES COMISIÓN	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1				
Omar Cevallos Patiño	1				
Mónica Sandoval Campoverde	1				
Analía Ledesma García	1				
Eduardo del Pozo Fierro	1				
TOTAL	5	0	0	0	0

Con cinco votos a favor y por unanimidad, la Comisión de Movilidad aprueba el acta de la sesión extraordinaria No. 28, realizada el 21 de marzo de 2020.

Segundo punto: Informe sobre el avance en la implementación del Sistema Integral de Recaudo

El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, manifiesta que se contrató una consultoría con la Escuela Politécnica Nacional, con la finalidad de que faciliten la apertura de los protocolos del sistema integrado de recaudo, para poder contar con sistemas abiertos. Finaliza comentando que la resolución se firmó el 8 de mayo de 2020, conforme el



compromiso adquirido, derivándola, además, a las empresas Metro y de Pasajeros para que puedan continuar con la contratación del servicio.

El Ing. John Maldonado, de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, realiza la exposición de los sistemas inteligentes de transporte, es decir, el sistema de recaudo, el sistema de ayuda a la explotación y el sistema de información al usuario. Detalla la cantidad de paradas, máquinas de recaudo y unidades troncales que se necesitaría para el proyecto. Comenta la necesidad de realizar una consultoría para elaborar los términos de referencia para la contratación de los niveles 0 a 3. Finaliza explicando el cronograma de implementación de lo mencionado.

(Se agrega como anexo 1, la presentación realizada por la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros de Quito)

El concejal Eduardo del Pozo Fierro, pregunta: ¿Qué alcance tiene la consultoría contratada por la Secretaría de Movilidad? ¿La consultoría contratada no es suficiente para estos temas?

El Ing. Fernando Narváez, de la Secretaría de Movilidad, respondiendo a la pregunta del concejal Eduardo del Pozo, manifiesta que la consultoría contratada con la Escuela Politécnica Nacional es para definir el nivel 4 que indica la ordenanza, conocido como SAG. Además de generar la apertura de la normativa técnica de los medios cerrados para convertirlos en medios abiertos. Finaliza explicando que la consultoría a la que se refiere el Ing. Maldonado es para elaborar los términos de referencia para la contratación de los niveles del 0 a 3 por parte de los operadores.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, comenta que es válida la inquietud del concejal Eduardo del Pozo, ya que la Empresa de Pasajeros cuenta con un departamento jurídico, por lo que pregunta: ¿Es necesario contratar una consultoría para elaborar los términos de referencia?

El concejal Eduardo del Pozo Fierro, añade que con esa lógica, la Empresa Metro de Quito también contratará exactamente lo mismo. Finaliza preguntando qué pasa con los técnicos de la municipalidad en caso de la necesidad, se debería contratar una sola consultoría institucional.

El concejal Omar Cevallos Patiño, detalla que la consultoría de la Escuela Politécnica Nacional debería tener un marco general específico técnico de lo que requiere todo el Sistema de Recaudo, ya que lo otro, son temas particulares de cada subsistema. Finaliza detallando que las consultorías en mención deberían ser absolutamente específicas y deberán hacerse siempre y cuando no existan los técnicos que puedan hacer los términos de



referencia. Finaliza preguntando si la consultoría de la Politécnica no es completa, ¿por qué se la contrató y por qué demoró tanto?

El Ing. Fernando Narváez, de la Secretaría de Movilidad, respondiendo a las inquietudes y comentarios de los concejales, comentando que la normativa técnica y su manual de operación son, precisamente, lo que permitió que las Empresas de Pasajeros y Metro de Quito, puedan contratar. Detalla que el nivel 4 no involucra ni a la Empresa de Pasajeros, ni al Metro de Quito, ni a ninguno de los operadores convencionales, ya que este es el nivel de control de ciudad que también entrega la consultoría. Finaliza mencionando que a lo que hace referencia la Empresa de Pasajeros es a la cantidad de estaciones y de alimentadores donde se tienen que instalar estos equipos, ya que la consultoría ya establece las normativas técnicas bajo las cuales se tienen que adquirir esos equipos.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, consulta si en la base del manual de normativa técnica no existen los argumentos para poder elaborar los términos de referencia. Termina preguntando: ¿Es necesario contratar una consultoría para hacer dichos términos de referencia?

El Ing. John Maldonado, de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, responde a las inquietudes de los concejales, manifestando que este es un proyecto insigne para la ciudad. Detalla que se trata de un tema muy complejo y netamente técnico. Finaliza mencionando que para integrar un sistema de este tamaño, con todas sus variables existentes y por el tamaño de la inversión, se tiene que buscar gente especializada.

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, comenta que no es necesario una consultoría. Recuerda que el Trole ya tuvo un sistema de recaudo por lo que se podría aprovechar esa experiencia de la empresa para realizar, por administración directa, este proceso. Finaliza haciendo la invitación para reconsiderar la decisión y hacerlo con los propios funcionarios técnicos de las empresas.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, pregunta al gerente del Metro de Quito, ¿también están haciendo una consultoría para la elaboración de los términos de referencia?

El Ing. Edison Yáñez, Gerente de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, respondiendo a la interrogante del concejal Guarderas, menciona que no se va a contratar una consultoría para los términos de referencia, puesto que la guía metodológica y las especificaciones de funcionalidad de los equipos, están señaladas en la consultoría de la Escuela Politécnica Nacional. Finaliza comentando que se está elaborando pliegos y dependiendo de la metodología de contratación, se realizará el modelo de contrato necesario.



El **concejal Eduardo del Pozo Fierro**, menciona que le parece inverosímil que, por un lado, una empresa municipal ya tenga adelantados los términos de referencia y, por otro, otra empresa municipal piense en contratar una consultoría para aquello. Finaliza solicitando que se realice un trabajo conjunto, puesto se trata de una sola entidad: el Municipio de Quito.

La **concejala Analía Ledesma García**, manifiesta que se necesita que las empresas de la municipalidad compartan criterios. Finaliza expresando su descontento por las actuaciones y exposiciones de los funcionarios, pues se debe trabajar enfocando los beneficios para la ciudadanía lo antes posible.

El **concejal Omar Cevallos Patiño**, comenta que la Secretaría de Movilidad es la que tiene que encargarse de articular el trabajo, no se puede trabajar como islas separadas. Comenta la necesidad de que a futuro deberá haber una sola empresa que maneje todo lo que es pasajeros. Menciona que el Metro debe contar con toda la nueva tecnología que ha planteado la Politécnica Nacional. Finaliza solicitando también más coordinación interna entre las empresas y la Secretaría.

El **Mgs. Darío Chávez, Gerente de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito**, comenta que, acogiendo los análisis y palabras de todos los señores concejales, se va a trabajar con la Secretaría de Movilidad y la Empresa Metro de Quito, a fin de sacar los términos de referencia en conjunto.

El **concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, recuerda a los gerentes de las empresas y al Secretario de Movilidad que la Comisión de Movilidad definió este tema como prioritario y ha pasado un mes y aún no se tiene un panorama claro. Explica que cada día que pasa es un retraso para la implementación del Sistema Integrado de Recaudo y todos los sistemas que tanto necesita la ciudad.

El **Ing. Edison Yáñez, Gerente de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito**, explica que la empresa a su cargo generó un modelo que permitió alcanzar la autorización de compra. Detalla que inicialmente el proyecto Metro de Quito incluía los temas de recaudo, operación e información al usuario, sin embargo, puntualiza que la administración anterior extrajo el tema de recaudo y dejó solo la operación e información al usuario. Finaliza comentando que una vez que el sistema de recaudo regresó, comenzaron a buscar el mecanismo más rápido para implementarlo.

(Se agrega como anexo 2, la presentación realizada por la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito)

El **Ing. Fernando Narváez, de la Secretaría de Movilidad**, comenta que se ha trabajado conjuntamente con Metro y Pasajeros en el tema de la homologación, en cumplimiento del



Manual y Normativa Técnica. Detalla que existe mucho equipamiento que ya ha sido homologado en este tipo de procesos por parte de la Agencia Nacional de Tránsito y que, en definitiva, han sido homologadas por la propia Escuela Politécnica Nacional. Finaliza comentando que desde hace 15 días han tenido acercamientos para encontrar la forma de viabilizar de forma urgente este tema.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, comenta su malestar con el Secretario de Movilidad y los Gerentes de las empresas Metro y de Pasajeros, pues, a su criterio, en todas las comisiones se realizan presentaciones de esto y aquello y, en la realidad, no pasa nada. Finaliza recalcando la necesidad de un cronograma, para de esta forma, tener la posibilidad de decirle a la ciudadanía que, ojalá en este mismo año, ya podrán contar con un Sistema Integrado de Recaudo en beneficio de la ciudad.

El concejal Eduardo del Pozo Fierro, menciona que su comentario va en la misma línea del presidente de la Comisión. Para él debería existir una articulación institucional, pues no se puede continuar trabajando aisladamente. Finaliza mencionando que ojalá para una próxima sesión se pueda contar con los resultados de las mesas de diálogo interinstitucionales entre la Secretaría, el Metro y el Trolebús.

El concejal Omar Cevallos Patiño, comenta que la reunión interna de la municipalidad debe ser urgente, se debe realizar lo antes posible, pues sin ello los resultados seguirán estancados. Exhorta a los funcionarios a evitar consultorías y a encontrar respuestas con los propios técnicos de la municipalidad, así se cuente con recursos internacionales, pues, a la larga, esos recursos internacionales se convierten en deuda para el Municipio.

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, comenta que en función de su facultad fiscalizadora pedirá explicaciones para conocer el motivo de por qué se contratan tantas consultorías. Aclara que cuando mencionó lo del Trole, se quería referir a que cada uno puede hacerlo, pero obviamente respetando las directrices de la Secretaría de Movilidad y atendiendo a sus propias necesidades.

El Dr. Cristóbal Buendía, del Observatorio de la Movilidad, menciona que respecto a la posibilidad de darles la condición de fondos privados a lo recaudado por el transporte público, es necesario recordar que la Corte Constitucional en la sentencia 006-2009, ya se planteó esta discusión con la ex empresa Quiport y la construcción del nuevo aeropuerto. Por lo que puntualiza la necesidad de tener en cuenta que, habiendo quedado claro, su naturaleza jurídica, al provenir de un servicio público, es netamente pública.

El Ing. Edison Yáñez, Gerente de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, comenta que sí se ha considerado lo expuesto por el Dr. Buendía, por lo que cuando tenga tiempo se le podría invitar para profundizar en el tema y contar con su valioso aporte.



Apoya la propuesta del presidente de la Comisión y menciona que la Secretaría de Movilidad debería plantear y presentar un cronograma formal ejecutable. Finaliza mencionando que de parte de la empresa Metro de Quito, cuando el secretario lo disponga, se presentará un cronograma formal para conocimiento de la Comisión y la ciudadanía.

El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, comenta que ya se tiene un cronograma que se había presentado en una oportunidad anterior. Respecto a las consultorías explica que es necesario indicar que hay algunas que son de asistencia y de acompañamiento, ya que están íntimamente ligados al desarrollo del Metro. En cuanto a lo mencionado por la concejala Sandoval, respecto a las empresas Metro y Pasajeros, una de las razones por las cuales se estableció su manejo directo, es para darle agilidad al proceso. Finaliza mencionando que podrían presentar el cronograma ajustándolo a los requerimientos realizados.

El Ing. Fernando Narváez, de la Secretaría de Movilidad, realiza la exposición del cronograma solicitado. Detalla los tiempos en el que se realizará el Sistema Integrado de Recaudo, el Sistema de Ayuda y Explotación de Datos y el Sistema de Información al Usuario. Finaliza comentando que hay varios procesos en paralelo, dentro de eso está la estructuración de un fideicomiso y que todo se está llevando de una manera alineada. Informa que el BID ha asignado al consultor, Dr. Juan Carlos Peralbo, quien está ayudando en la estructuración del fideicomiso, figura importante porque es el que se encargará de los pagos que emitirá el nivel 4 hacia todos los operadores públicos y convencionales.

(Se agrega como anexo 3, la presentación realizada por parte de la Secretaría de Movilidad)

El concejal Omar Cevallos Patiño, manifiesta que esta presentación ya es conocida por los miembros de la Comisión de Movilidad. Detalla que lo que se está discutiendo es otra cosa. Menciona que el cronograma dice que todo el sistema estará listo el 21 de febrero de 2021, sin embargo, puntualiza que la Empresa de Pasajeros detalla con fecha de finalización, agosto. Evidencia contradicciones. Finaliza solicitando que para la próxima sesión ojalá se presenten cosas claras, como, por ejemplo, cómo está el proceso de contratación del Sistema Integrado de Recaudo y no presentaciones repetidas.

El concejal Eduardo del Pozo Fierro, insiste en la necesidad de que el trabajo de las dependencias municipales sea coordinado. Detalla que no puede ser posible que todos los tiempos en la fase de ejecución estén descuadrados, por ejemplo, el Metro tiene tiempos más acelerados que el Trole. Finaliza solicitando coordinación para agilizar los tiempos de ejecución y operación.



El **Arq. Rodrigo Torres, Gerente de Braxton Cía. Ltda.**, detalla que la metodología escogida por la Municipalidad y estos sistemas son muy complejos. Explica que en los lugares donde se ha logrado implementar, esto se ha dado en el plazo de dos a seis años. Comenta que las ciudades que han escogido esta metodología son Buenos Aires, Lima, Bogotá, Medellín, llegando a tardarse hasta 12 años. Finaliza mencionando que es necesario tomar en cuenta las especificaciones que necesitará cada parte del sistema, para, de esta forma, emitir el cronograma que defina cuando estará el Sistema Integrado de Recaudo para la ciudad de Quito, no para las empresas.

El **concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, manifiesta que después de la explicación recibida y siguiendo la lógica planteada en esta sesión, es necesario que se reúnan las distintas empresas, dialoguen, vean hasta donde pueden contribuir de manera conjunta y luego, si hay especificidades, dejar esa porción para lo que corresponda. Finaliza solicitando se utilice a los técnicos capacitados de la Municipalidad, para, de esta manera, evitar gastos en una nueva consultoría.

Punto tres: Continuación del análisis del proyecto de ordenanza que crea el Sistema Integrado de Transporte, respecto de los siguientes elementos: Caja Común y Administración de los ingresos operacionales y no operacionales (Fideicomiso).

El **concejal Eduardo Del Pozo Fierro**, menciona que por cuestiones de tiempo y agenda se tiene que retirar de la sesión, sin embargo, tomando en cuenta la importancia de este tema, solicita se suspenda la sesión para que este tratamiento cuente con la presencia de todos los concejales y se lo analice con la profundidad que amerita.

El presidente de la Comisión, concejal Santiago Guarderas Izquierdo, suspende la sesión, siendo las 12h48 minutos con la presencia de los siguientes concejales:

REGISTRO ASISTENCIA – SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
TOTAL	5	0

REINSTALACIÓN

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 15h09, del 15 de junio de 2020, conforme a la convocatoria efectuada el 12 de junio de 2020, se lleva a cabo, de manera virtual, por



medio de la plataforma “Microsoft Teams”, la continuación de la sesión No. 035 extraordinaria de la Comisión de Movilidad, presidida por el concejal Santiago Guarderas Izquierdo.

Por disposición del presidente de la Comisión, se procede a constatar el quórum reglamentario en la sesión virtual, mismo que se encuentra conformado por las siguientes concejalas y concejales: Eduardo del Pozo Fierro, Mónica Sandoval Campoverde, Omar Cevallos Patiño y Santiago Guarderas Izquierdo.

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García		1
Eduardo del Pozo Fierro	1	
TOTAL	4	1

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios: Agustín Balseca, de la Procuraduría Metropolitana; Darío Chávez, de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Guillermo Abad, Fernando Narváez, Marcelo Narváez, Pablo Muñoz, Gerardo Clavijo, Farah Espinoza, Andrés Sampredo, Jacqueline Arias y Henry Vilatuña, de la Secretaría de Movilidad; Juan Manuel Aguirre y Gisselle Molina, de la Agencia de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Edison Yáñez, Andrea Escobar y John Maldonado, de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; Jaime Erazo, de la Alcaldía Metropolitana; Susana Añasco, asesora del concejal Eduardo del Pozo Fierro; José Jurado y Hernán Bedoya, asesores del concejal Omar Cevallos Patiño; y, Patricia Andrade Baroja y Gabriela Mendieta, asesoras del concejal Santiago Guarderas Izquierdo; William Paez, asesor del concejal Marco Collahuaso Pilataxi.

Además, se registra la presencia de los siguientes ciudadanos: Cristóbal Buendía del Observatorio de Movilidad; Alfonso Guzmán de Cabildo Cívico; Oscar Ayerve de la Veeduría para la Determinación del Modelo Tarifario el DMQ; Rodrigo Torres de Braxton Cia. Ltda.; Ney Jiménez acreditado a silla vacía en representación de la Cámara de Transportes Masivos del DMQ; y, Jorge Yáñez acreditado a silla vacía en representación de UNITRASQ.

El abogado Nelson Clemente Calderón Ruiz, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad, por disposición del presidente procede a dar lectura del punto del orden del día suspendido:



3.- Continuación del análisis del proyecto de ordenanza que crea el Sistema Integrado de Transporte, respecto de los siguientes elementos: Caja Común y Administrador de los ingresos operacionales y no operacionales (Fideicomiso).

DESARROLLO DE LA SESIÓN

El Ing. Fernando Narváez, de la Secretaría de Movilidad, explica que se trabajó de manera conjunta con Metro y la Empresa de Pasajeros buscando las soluciones más viables para la implementación del SIR. Explica el proceso técnico y legal que se debe superar para alcanzar el objetivo planteado. Finalmente, para la elaboración del cronograma que se presenta, se tomó en cuenta todos los procesos complejos que se presentan, como son de importación, traslado y fabricación.

(Se agrega como anexo 4, la presentación realizada por parte de la Secretaría de Movilidad)

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, autoriza la presentación del Gerente de la Empresa Metro, sin embargo, recuerda a los funcionarios convocados que el objetivo de esta reunión es tratar la caja común y el fideicomiso.

El Ing. Edison Yánez, Gerente de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, comenta que como Metro de Quito ya se están terminando los términos de referencia, que la empresa ya ha realizado los estudios de mercado correspondientes y en la actualidad se encuentran realizando la certificación técnica. Finaliza mencionando que el próximo objetivo será obtener las certificaciones presupuestarias, de PAC y de POA.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, manifiesta que se ha logrado contar con un panorama mucho más claro, que podría permitir, incluso, acortar mucho más tiempo. Les solicita a los gerentes los esfuerzos necesarios para lograr implementar el sistema lo antes posible. Finaliza solicitando que, sin atropellar procedimientos, se realicen los esfuerzos para que se acorte, en beneficio de la ciudad, los tiempos. Dispone el tratamiento de los temas caja común y fideicomiso.

El concejal Omar Cevallos Patiño, pregunta: En las mencionadas decisiones de los directorios y las decisiones jurídico-técnicas, ¿cuánto tiempo más se van a demorar? Puesto que si eso supera los 3 meses no se ha logrado nada. Explica que los funcionarios, como técnicos de este tema, deberían tener en cuenta si este proceso explicado es más corto que el de homologaciones. Finaliza mencionando la necesidad de optimizar los tiempos.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, solicita la exposición de la caja común y el fideicomiso.



El **Dr. Pablo Muñoz, de la Secretaría de Movilidad**, realiza la exposición y explicación de todas las ventajas y desventajas con las que se cuenta al aplicar un sistema de recaudación como el de caja común.

(Se agrega como anexo 5, la presentación realizada por parte de la Secretaría de Movilidad, páginas 1 a 3)

La **concejala Mónica Sandoval Campoverde**, pregunta: ¿Quiero saber si todas las operadoras de transporte público tienen implementado ya al 100% el sistema de caja común? Finaliza indicando que este tema no es discrecional sino obligatorio.

El **Ing. Fernando Narváez, de la Secretaría de Movilidad**, responde la inquietud de la concejala Sandoval, manifestando que la caja común se tiene avanzada en un 60% de las operadoras. Detalla que hace falta normar el modelo de caja común, que es, precisamente, en lo que se está trabajando.

El **Ing. Oscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría para la Determinación del Modelo Tarifario el DMQ**, menciona que la respuesta del funcionario municipal le parece inaudito, puesto que, esto es un mandato legal, enfatiza, es de obligación absoluta. Pregunta: ¿Cuáles son las operadoras que no han implementado y cuál es el 60% de operadoras que sí han implementado la caja común? ¿Cuál es el abogado consultor que se ha contratado para el tema del fideicomiso?

El **concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, menciona que le sorprende que no se haya enviado la información solicitada al Ing. Oscar Ayerve. Detalla que la Comisión ha solicitado que este tema de caja común, sistema integrado de recaudo, etc, sea manejado con la mayor transparencia que el tema amerita.

El **Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, respondiendo a las preguntas planteadas, comenta que el consultor contratado a través de BID es el Dr. Juan Carlos Peralbo, quien es especialista en fideicomisos. Respecto a la información solicitada por el señor Oscar Ayerve, comenta que se han tenido largas conversaciones y nunca se le ha negado absolutamente nada. Finaliza comentando que todo lo que ha solicitado se le ha entregado y menciona que desconoce qué otra información adicional requiere, sin embargo, explica que si se requiere algo más lo entregarán de manera inmediata.

El **Ing. Oscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría para la Determinación del Modelo Tarifario el DMQ**, reconoce que ha mantenido múltiples y largas conversaciones con el Secretario de Movilidad. Detalla que la última vez que se trató este tema fue el 19 de febrero de 2020, fecha en la cual hubo un compromiso de entregar información, ya que el



excel del flujo de caja estaba desactualizado y no tenía las nuevas modificaciones y eso no se ha cumplido.

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, menciona que le sorprende la presentación del Dr. Pablo Muñoz de la Secretaría de Movilidad, puesto que expone una lámina de las ventajas y desventajas de tener caja común. Explica que la caja común es una obligatoriedad y su incumplimiento genera sanción, ya que es una contravención de tercera clase en el transporte público. Finaliza recordando que hasta el 31 de diciembre del 2013 era la fecha en la que las operadoras ya tenían que haber tenido el 100% de caja común.

El concejal Omar Cevallos Patiño, detalla que el requisito de caja común es antiguo. Comenta que esto es grave, pues si las empresas no cuentan con caja común no se podrá avanzar y no se podría llegar a un segundo nivel en el Sistema de Recaudo. Explica que el tema del fideicomiso tiene que ver con otras figuras, sobre todo, por el tema del Metro y los prestamistas. Finaliza mencionando que, a su manera de pensar, el Secretario de Movilidad, con todas sus competencias, debería dar plazos perentorios para que todas las empresas cuenten con la caja común, bajo prevención de sanciones legales.

El Ing. Oscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría para la Determinación del Modelo Tarifario el DMQ, comenta que coincide con la apreciación del concejal Cevallos. Menciona la necesidad de que, en el análisis de este tema las operadoras informen cuáles son los indicadores que están utilizando, para conocer con precisión la capacidad de homologación en caja común y por ende las consecuencias de la integralidad del proceso.

El Sr. Ney Jiménez, ciudadano acreditado a silla vacía en representación de la Cámara de Transporte Público Masivo de Pasajeros del DMQ, menciona que la municipalidad en el pasado, como parte del proceso para el mejoramiento del servicio del transporte otorgó una compensación, siempre y cuando se implemente el sistema de caja común en todas las empresas de transporte. Finaliza mencionando que las empresas cuentan con la caja común, aunque reconoce que aquellos sistemas no son uniformes.

El Ing. Edison Yánez, Gerente de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, comenta que el modelo de caja común va a depender según la forma o modelo de gestión elegido para la ciudad. Menciona la necesidad de definir y clarificar, para ello, dos temas: 1) La obra del Metro no se paga con la operación del sistema, se paga a través de fondos municipales; y, 2) El modelo de caja común no está directamente anclado al sistema de recaudo, porque el sistema de caja común, cuando nace en Brasil, lo que hace es perfeccionar el pago y la repartición.

El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, realiza un recuento del tema caja común y su espíritu. Detalla que en el 2008 por medio de la Ley de Transporte Terrestre,



Tránsito y Seguridad Vial, se crea la obligatoriedad de la caja común, con la puntualización de que las empresas creadas a partir del 2013 debían nacer con este sistema, refiere que esa es la disposición.

El Ing. Jorge Yáñez, ciudadano acreditado a silla vacía en representación de la organización UNITRANSQ, solicita el visto bueno o permiso respectivo, para de manera inmediata, según su criterio, establecer la caja común. Menciona que como operadoras privadas tienen toda la capacidad para implementar este sistema. Finaliza mencionando que lo único que necesitarían es que se indiquen cuáles son las empresas homologadas por la Escuela Politécnica Nacional para iniciar conversaciones.

El Ing. Fernando Narváez, de la Secretaría de Movilidad, detalla que los sistemas integrales de recaudo pueden ser implementados por las operadoras privadas de forma más rápida. Enfatiza que la necesidad es alcanzar uniformidad para manejar un solo standard y poder aperturar los medios bancarios de pago. Finaliza mencionando que las operadoras, respetando la normativa técnica actualizada, podrán implementar los sistemas integrados de recaudo.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, pregunta: ¿Cuándo se podrá contar con la normativa para la aplicación e implementación correcta del SIR?

El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, respondiendo a la inquietud del concejal Guarderas, menciona que el compromiso de la Secretaría de Movilidad es presentar, luego de los próximos 15 días, esta reglamentación técnica que tanto necesita la ciudad y que por años no ha tenido.

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, menciona que sobre la caja común existen varias cuestiones previas no resueltas, por ejemplo, puntualiza la necesidad de saber quiénes tienen y quiénes no tienen caja común. Menciona que hace suyas las palabras del concejal Cevallos, en el sentido de que, “si no hay caja común de qué fideicomiso estamos hablando”.

Siendo las 16h30, abandona la sesión virtual la concejala Mónica Sandoval Campoverde.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, menciona que esperarán los quince días mencionados por el Secretario de Movilidad, para de esta manera no encontrar ninguna nueva justificación o excusa en el futuro. Detalla que el mencionado reglamento debe ser expedido por la Secretaría de Movilidad sin necesidad de aprobación de la Comisión. Solicita la presentación sobre el fideicomiso para no seguir extendiendo su tratamiento, pues menciona que esta ordenanza ha tenido un tratamiento bastante extenso y, a su criterio, es momento de ir tomando decisiones.



El **Dr. Pablo Muñoz, de la Secretaría de Movilidad**, realiza la presentación sobre el fideicomiso solicitada. Menciona que su constitución dependerá mucho de las características que se le dé a la ordenanza. Detalla que estará constituido por la entidad administradora de transporte seleccionada por el Concejo, que, en la actualidad, es la Secretaría de Movilidad. Finaliza mencionando que, precisamente, esa entidad es la que creará y regirá el fideicomiso.

(Se agrega como anexo 6, la presentación realizada por parte de la Secretaría de Movilidad, páginas 4 a 8)

El **Arq. Rodrigo Torres, Gerente de Braxton Cía. Ltda.**, menciona que mientras una ciudad tenga un sistema integrado de recaudo con poca tecnología, más necesario será contar con un fideicomiso, asimismo, ese fideicomiso tendría más trabajo y, por ende, sería más caro. Puntualiza que si se cuenta con más tecnología el fideicomiso será más económico y el sistema será mucho menos costoso. Finaliza mencionando que si se estructuran de manera correcta todos estos temas en el tiempo se podría evaluar la posibilidad de no tenerlos.

Siendo las 17h03, habiendo agotado el orden del día, el presidente de la Comisión de Movilidad declara clausurada la sesión.

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde		1
Analía Ledesma García		1
Eduardo del Pozo Fierro	1	
TOTAL	3	2

Para constancia de lo actuado, firman el presidente de la Comisión de Movilidad y la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E).

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
DE MOVILIDAD**

Abg. Damaris Ortiz Pasuy
**SECRETARIA GENERAL DEL
CONCEJO METROPOLITANO
DE QUITO (E)**



REGISTRO ASISTENCIA – RESUMEN DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
TOTAL	5	

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Nelson Calderón	SCSC	2020-12-20	
Revisado por:	Samuel Byun	PSGC (S)	2020-12-20	

ANEXO 1

TRANSPORTE DE PASAJEROS



SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE

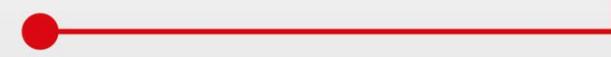


SISTEMA DE INFORMACIÓN AL USUARIO



SISTEMA DE RECAUDO

SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN



RESOLUCIÓN DEL 15 DE MAYO DEL 2020 No. SM-2020-067.- *“Art. 1.- Autorizar a las empresas Públicas Metropolitanas, Metro de Quito («EPMMQ») y Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito («EPMTPQ»), que tienen a su cargo el servicio de transporte público de pasajeros por gestión directa y de sus subsistemas de transporte, la contratación del Sistema Integrado de Recaudo, el Sistema de Ayuda en la Explotación de Datos y el Sistema de Información al Usuario, por un periodo mínimo de 5 años y máximo de 15 años. Estos sistemas residirán en un centro de datos que deberá tener certificación TIER III o superior o encontrarse en proceso de certificación, se priorizará proveedores de centro de datos nacionales que cumplan con la certificación exigida, caso contrario se deberá fundamentar y motivar de manera técnica y económica.”*

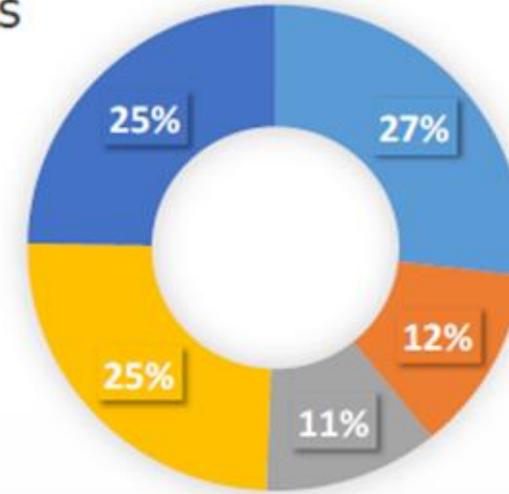


PARADAS					TORNOS		
Corredor	PARADAS/ ESTACIONES	Horario Normal	Velada Lunes a Viernes (12 pm – 5 am) Velada Sábado y Domingo	Puntos de Recaudo Total	INSTALADOS	OPERATIVOS	NO OPERATIVOS
Trole Sur	29	38	2	40	81	21	60
Trole Norte	31	36	3	39	47	20	27
Sur Oriental	21	29	-	29	25	24	1
Ecovía	19	24	3	27	41	40	1
Total	100	127	8	135	194	105	89

SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE – CORREDORES & UNIDADES PROPUESTOS

CORREDOR	# PUNTOS	# MÁQUINAS APROXIMADO
ECOVÍA	19	41
ESTACIÓN	2	7
PARADA	17	34
SUR		
ORIENTAL	21	46
ESTACIÓN	3	10
PARADA	18	36
TROLEBÚS	60	137
ESTACIÓN	4	17
PARADA	54	110
TERMINAL	2	10
TOTAL	100	224

Troncal 324 unidades



- Trolebús
- MBO 500
- B10
- B12
- Biarticulados

Rutas alimentadoras: 49 (Trolebús y Ecovía) 348 unidades



Corredor	Rutas	Distribución
Trolebús	22	47%
Oriental	25	53%



PROCESO PARA LA CONTRATACIÓN, IMPLEMENTACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DE LOS SISTEMA INTELIGENTES DE TRANSPORTE

IMPLEMENTACIÓN TECNOLÓGICA Y GESTIÓN PARA LA OPERACIÓN

INSTALACIÓN EQUIPOS DE RECAUDO, CONTROL DE FLOTA E INFORMACIÓN

INICIO DE PRUEBAS Y PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA SIR SIU SAE



REQUERIMIENTOS GENERALES
DEL SISTEMA



DISEÑO DEL SISTEMA DE
RECAUDO



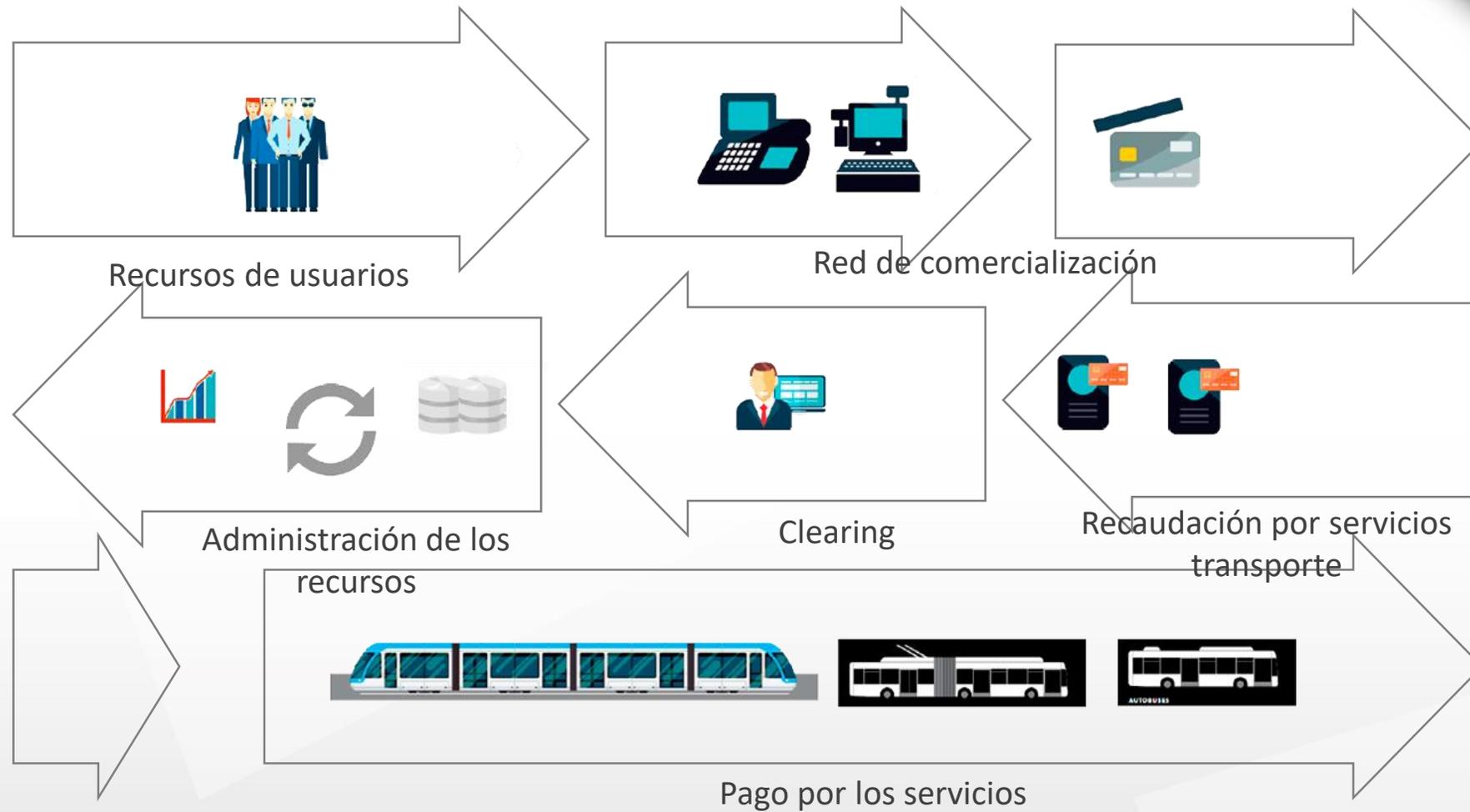
ELABORACIÓN DEL ESTUDIO
TÉCNICO



ELABORACIÓN DE LOS TÉRMINOS
DE REFERENCIA









Herramienta para controlar la operación de flotas de buses y el Servicio Público



Seguimiento y visualización de medios de transporte



Administración de flotas



BIGDATA con información de Gestión y Operación

Sistema Ayuda a la Explotación



Herramientas para optimizar, disponibles, monitorear y controlar el servicios



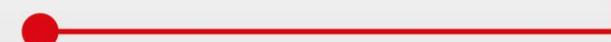
Multioperador



Información de gestión en línea para el operador y la autoridad



Seguridad y confiabilidad de los procesos de los datos





Información de tiempos de recorridos, tiempos de espera contingencias.



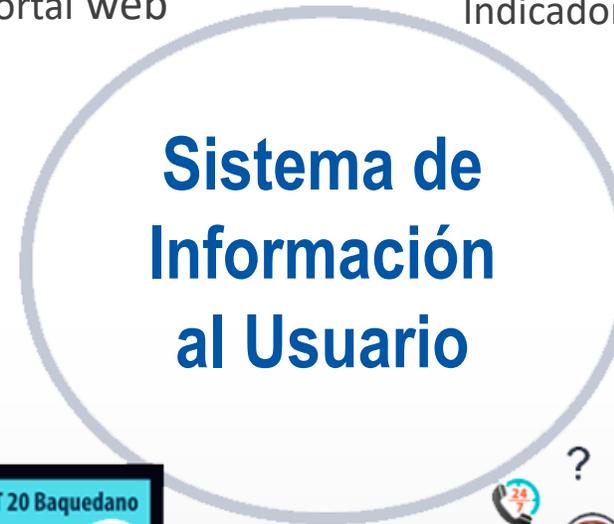
Información audible



Portal web



Indicadores



Sistema de Información al Usuario



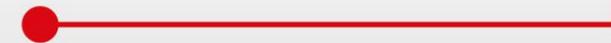
Paneles de información en vehículos



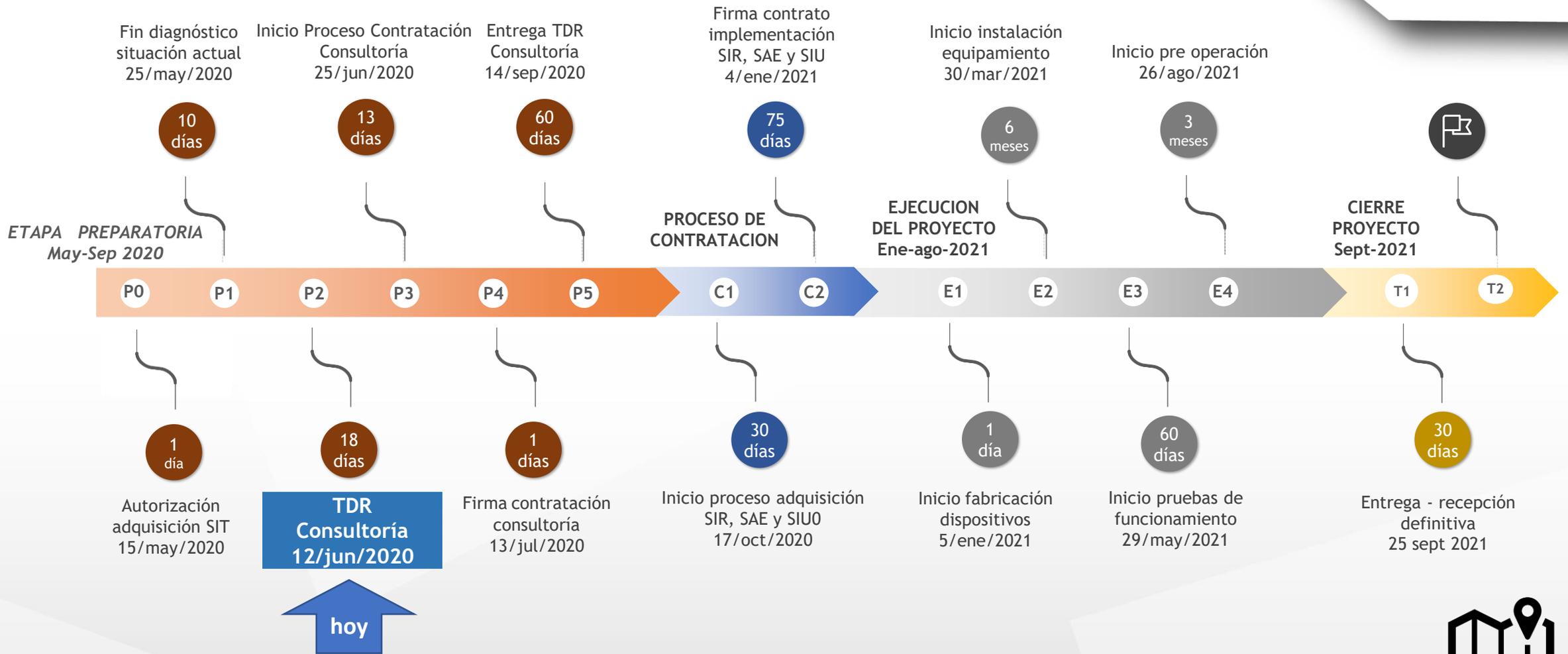
Paneles de información en estaciones



Centro de contacto y atención de usuarios



SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE – CRONOGRAMA



Elemento PSP	Tarea/paquete de trabajo			Fecha de inicio	Duración	Fecha de finalización	Progreso
1	ELABORACIÓN DE TDR's CONSULTORIA INTEGRACION DE TECNOLOGIA SIR/SAE/SIU			25/5/2020	50	13/07/20	40%
1.0	Convocatoria oferente	JAIME ERAZO		25/5/2020	3	27/05/20	100%
1.1	Elaboración de justificativos técnicos y jurídicos para contratación de la elaboración de los TDR's	MARCELO RODRIGUEZ	FINANCIERO/OPERACIONES/TECNICA/TECNOLOGIA/JURIDICO	25/5/2020	3	27/05/20	100%
1.2	Requisición de compra	JOHN MALDONADO	FINANCIERO/OPERACIONES/TECNICA/TECNOLOGIA	25/5/2020	2	26/05/20	100%
1.3	Estudio técnico para la contratación de la consultoria	JAIME ERAZO	FINANCIERO/OPERACIONES/TECNICA/TECNOLOGIA	25/5/2020	3	27/05/20	90%
1.4	Elaboración de los TDR's para la contratación de la consultoria que elaborará El Estudio Técnico para el SIR SAE SIU y como los Terminos de referencia del mismo	JAIME ERAZO	FINANCIERO/OPERACIONES/TECNICA/TECNOLOGIA	28/5/2020	12	12/06/20	90%
1.5	Certificación de no constar en el catalogo electrónico y estudio de mercado	JOHN MALDONADO	TECNOLOGIAS	13/6/2020	2	16/06/20	0%
1.6	Reforma POA, CPM, PAC	MARCELO RODRIGUEZ	FINANCIERO / PLANIFICACIÓN	17/6/2020	1	17/06/20	0%
1.7	Solicitud de Certificacion POA, CPM, PAC	JOHN MALDONADO	TECNOLOGIAS	18/6/2020	1	18/06/20	0%
1.8	Elaboración de pliegos	MARTHA VELASCO		19/6/2020	3	23/06/20	0%
1.9	Aprobación de pliegos	MARCELO RODRIGUEZ		24/6/2020	1	24/06/20	0%
1.10	Resolucion de inicio de proceso	MARCELO RODRIGUEZ		25/6/2020	1	25/06/20	0%
1.11	Publicación y adjudicación de TDR's en el portal	MARTHA VELASCO		26/6/2020	12	13/07/20	0%
2	ELABORACIÓN DE PLIEGOS PARA LICITACIÓN SERVICIO INTEGRACION TECNOLÓGICA			14/7/2020	175	04/01/21	0%
2.1	Entrega de productos contratados	CONSULTOR		14/7/2020	45	14/09/20	0%
2.2	Aprobación de productos entregados		FINANCIERO/OPERACIONES/TECNICA/TECNOLOGIA	15/9/2020	2	16/09/20	0%

Elemento PSP	Tarea/paquete de trabajo		Fecha de inicio	Duración	Fecha de finalización	Progreso
2.3	Requisición de compra		17/9/2020	2	18/09/20	0%
2.4	Estudio técnico para la contratación del SIR SAE SIU		19/9/2020	3	23/09/20	0%
2.5	Certificación de no constar en el catalogo electrónico y estudio de mercado		24/9/2020	5	30/09/20	0%
2.6	Reforma POA, CPM, PAC		1/10/2020	5	07/10/20	0%
2.7	Solicitud de Certificación POA, CPM, PAC		8/10/2020	1	08/10/20	0%
2.8	Elaboración de pliegos		9/10/2020	5	15/10/20	0%
2.9	Aprobación de pliegos		16/10/2020	1	16/10/20	0%
2.10	Resolución de inicio de proceso		17/10/2020	1	19/10/20	0%
2.11	Publicación y adjudicación de TDR's en el portal		20/10/2020	45	21/12/20	0%
2.12	Contratación		22/12/2020	10	04/01/21	0%
3	IMPLEMENTACIÓN TECNOLÓGICA Y GESTIÓN PARA LA OPERACIÓN		5/1/2021	141	25/05/21	0%
3.1	Homologación tecnológica		5/1/2021	22	03/02/21	0%
3.2	Fabricación de equipos, importación, desaduanización	OFERENTE	5/1/2021	60	29/03/21	0%
3.3	Implantación plataformas tecnológicas (HW-SW)	OFERENTE	3/2/2021	80	25/05/21	0%
4	INSTALACIÓN EQUIPOS DE RECAUDO, CONTROL DE FLOTA E INFORMACIÓN		30/3/2021	151	27/08/21	0%
4.1	INSTALACIÓN EQUIPOS DE RECAUDO, CONTROL DE FLOTA E INFORMACIÓN		30/3/2021	114	03/09/21	0%
4.1	Suministro, desarrollo, adaptación, integración y puesta en marcha		30/3/2021	90	02/08/21	0%
4.2	Operación sistema de recaudo venta y recaudo, SIU y control de flota	OFERENTE	29/4/2021	87	27/08/21	0%
5	INICIO DE PRUEBAS Y PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA SIR SIU SAE		29/5/2021	124	29/09/21	0%
5.1	Puebas de funcionamiento		29/5/2021	85	24/09/21	0%
5.2	Pre- operación		26/8/2021	22	24/09/21	0%
5.3	Entrega y recepción definitiva de los productos		25/9/2021	2	28/09/21	0%
5.4	Inicio de la operación de los sistemas SIR SAE SIU		29/9/2021	1	29/09/21	0%

ANEXO 2



SISTEMA DE PEAJE



- Se plantea un sistema de peaje en las estaciones
- Los pasillos de peaje se integrarían con los validadores del sistema de recaudo permitiendo el paso de usuarios conforme se valide el pago del boleto
- Para adquirir estos equipos será a través de la figura será 'Proveedor Designado' (Consta dentro del contrato Fidic y permite que el constructor compre directamente a un proveedor)

SISTEMA DE PEAJE



- El 'Proveedor Designado' resulta de varias cotizaciones a fabricantes y se comparan precios, garantías ofrecidas y tiempos de entrega e instalación
- Obedece a que al momento de realizar la instalación las estaciones serian de propiedad del constructor (El único autorizado a realizar obra civil en estas inmediaciones es CL1)
- Con esto, la responsabilidad de la correcta instalación y posibles afectaciones a la obra civil continua en manos del contratista

Tiempo de selección de esta figura:
30 días que finaliza el 30 de junio

Tiempo máximo de instalación:
Diciembre de 2020

PEAJES O PUNTOS DE CONTROL EN ESTACIONES.

15 MAYO

- Expedición de la resolución que autoriza la adquisición de un sistema de recaudo a los operadores del sistema de transporte (Considerar lineamientos de la norma técnica)
- La norma técnica es una guía de lo que se busca en funcionalidad (no un término de referencia)
- Para licitar se deben construirse dichos términos de referencia (El proceso está en marcha)
- Definir:
 - Modelo financiero de remuneración por el servicio de operación del recaudo
 - Plazo por el cual se haría la contratación

La fecha límite de instalación y proceso de estabilización de plataformas es el mes de diciembre de 2020

DEFINICIONES TÉCNICAS PENDIENTES

- Forma de validación
- Forma de transacción
- Modelo de compensación a los intervinientes en la transacción
- Costo del servicio de operación de recaudo
- Estructuración financiera del modelo de negocio
- Mercado de proveedores homologados

El 'Validadores' debe contratarse con base a la Ley de Contratación Pública, Ley de Empresas Públicas y Código Municipal ante ello las vías legales serian:

- Contratación del servicio de recaudo que haga las inversiones en hardware y software (Plazo y monto de pago sujeto a definición del modelo financiero del negocio)
- Tiempo de desarrollo desde el lanzamiento del proceso en el portal de Compras Públicas: 60 días
- Convenios de Cooperación Interinstitucional con entes tanto públicos como privados que no involucren erogación de fondos públicos
- Formas de asociatividad contempladas en la Ley de Empresas Públicas

- Todo proceso de definición de tecnología y operador del sistema procederá a partir de que se cuente con un mercado elegible homologado según determina la norma técnica
- Definir el modelo financiero de remuneración por el servicio de operación del recaudo y el plazo por el cual se haría la contratación
- La necesidad de Metro de Quito es poder realizar es tener tener instalado validadores y realizar pruebas de estabilización de plataforma de recaudo a partir del mes de diciembre



ANEXO 3



SIR – SAE -SIU

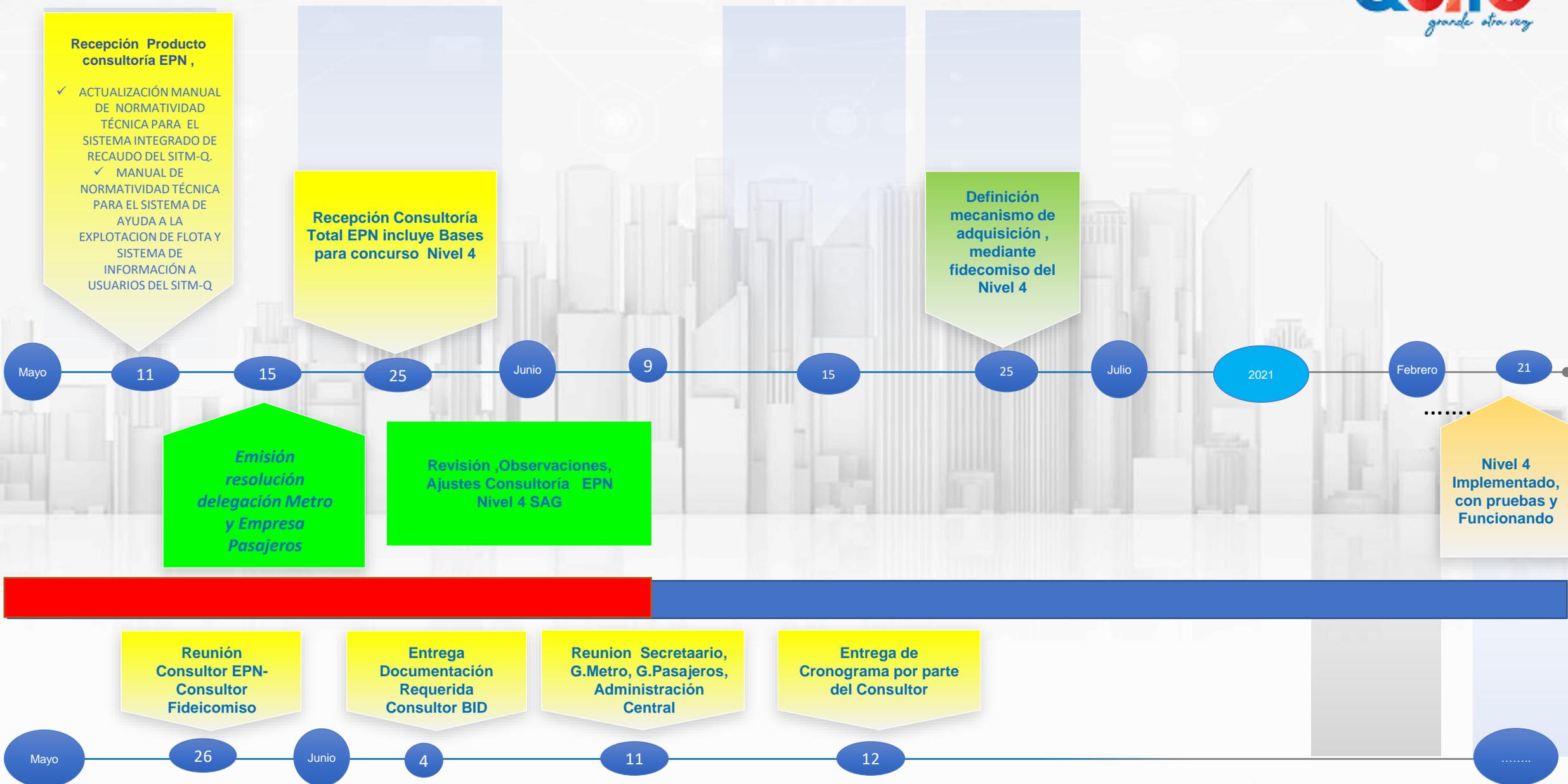


METRO

INFORME DE AVANCE

Sistema Integrado de Recaudo
Sistema de Ayuda y Explotación de Datos
Sistema de Información al Usuario

AVANCE SIR-SAE-SIU PROYECTO Y ESTRUCTURACIÓN FIDEICOMISO



AVANCE ESTRUCTURACIÓN FIDEICOMISO ACOMPAÑAMIENTO BID

ANEXO 4



SIR – SAE -SIU



METRO

INFORME DE AVANCE

Sistema Integrado de Recaudo
Sistema de Ayuda y Explotación de Datos
Sistema de Información al Usuario

DEFINICIONES SISTEMA INTEGRADO DE RECUADO EN COOPERACION METRO Y EMPRESA DE PASAJEROS

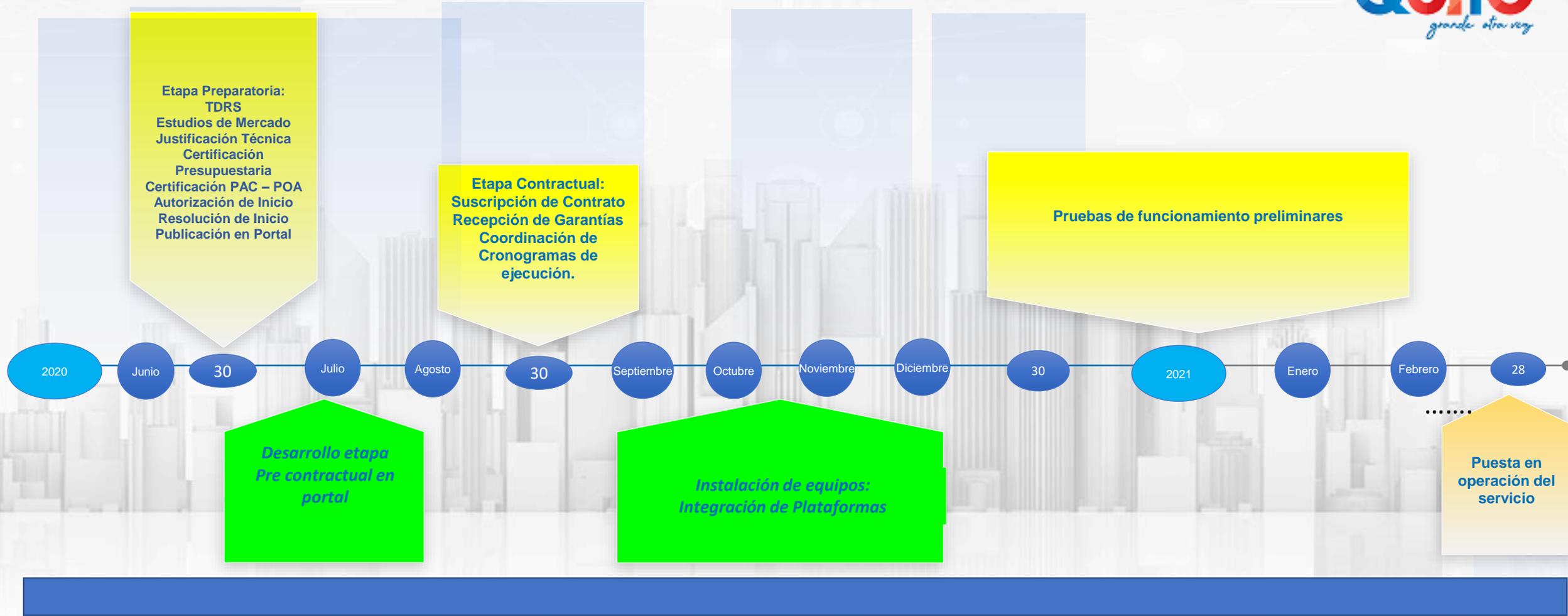
Optimizar la contratación mediante del Sistema Integrado de Recaudo (SIR) en conjunto, de conformidad a la viabilidad técnica, legal y económica, en base la resolución emitida por la Secretaria de Movilidad, en la cual se solicita que dichas empresas busque la mejor forma de contratar dicho sistema.

Se están realizando reunión entre los equipos técnicos, económicos y jurídicos de las dos empresas, para viabilizar la adquisición conjunta, previo la autorización de los respectivos directorios.

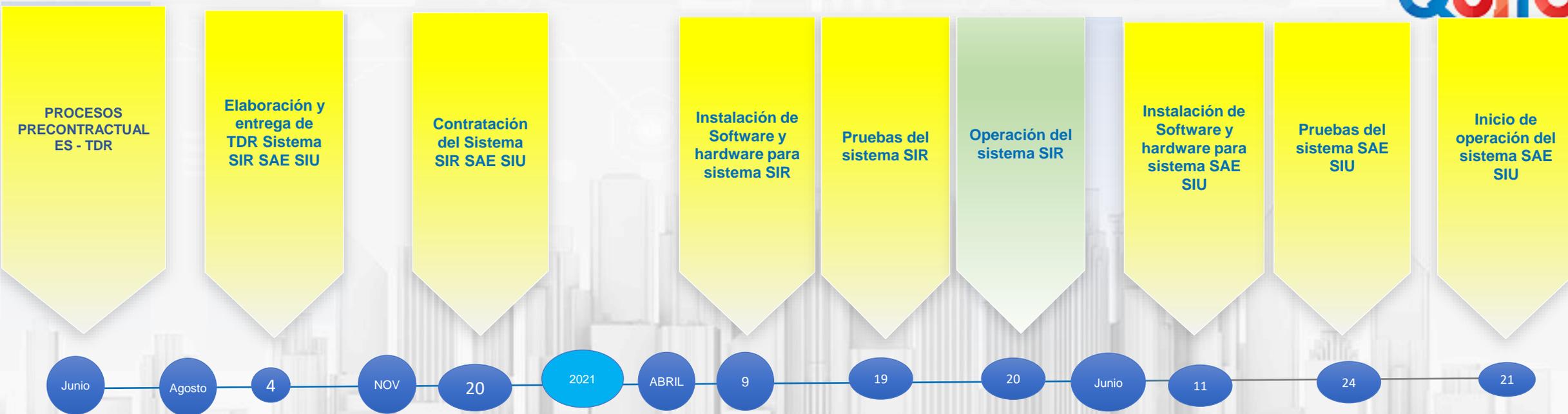
Se esta analizando si el sistema SAE y SIU que tiene contratado el Metro, tiene la viabilidad técnica para acoplar lo requerido para el manejo de los BRT y sus alimentadores, debido a que se trata de un sistema ferroviario.

Para la elaboración de los cronograma presentados a continuación, se han tomado en cuenta la complejidad de los procesos de importación, traslados y fabricación debido a las restricciones presentadas a nivel mundial por la pandemia, así como la diferencia en cantidades de equipamiento y complejidad entre las dos empresas

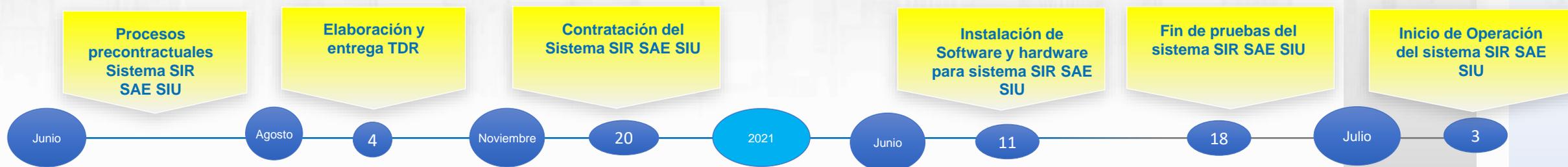
SISTEMA RECAUDO METRO



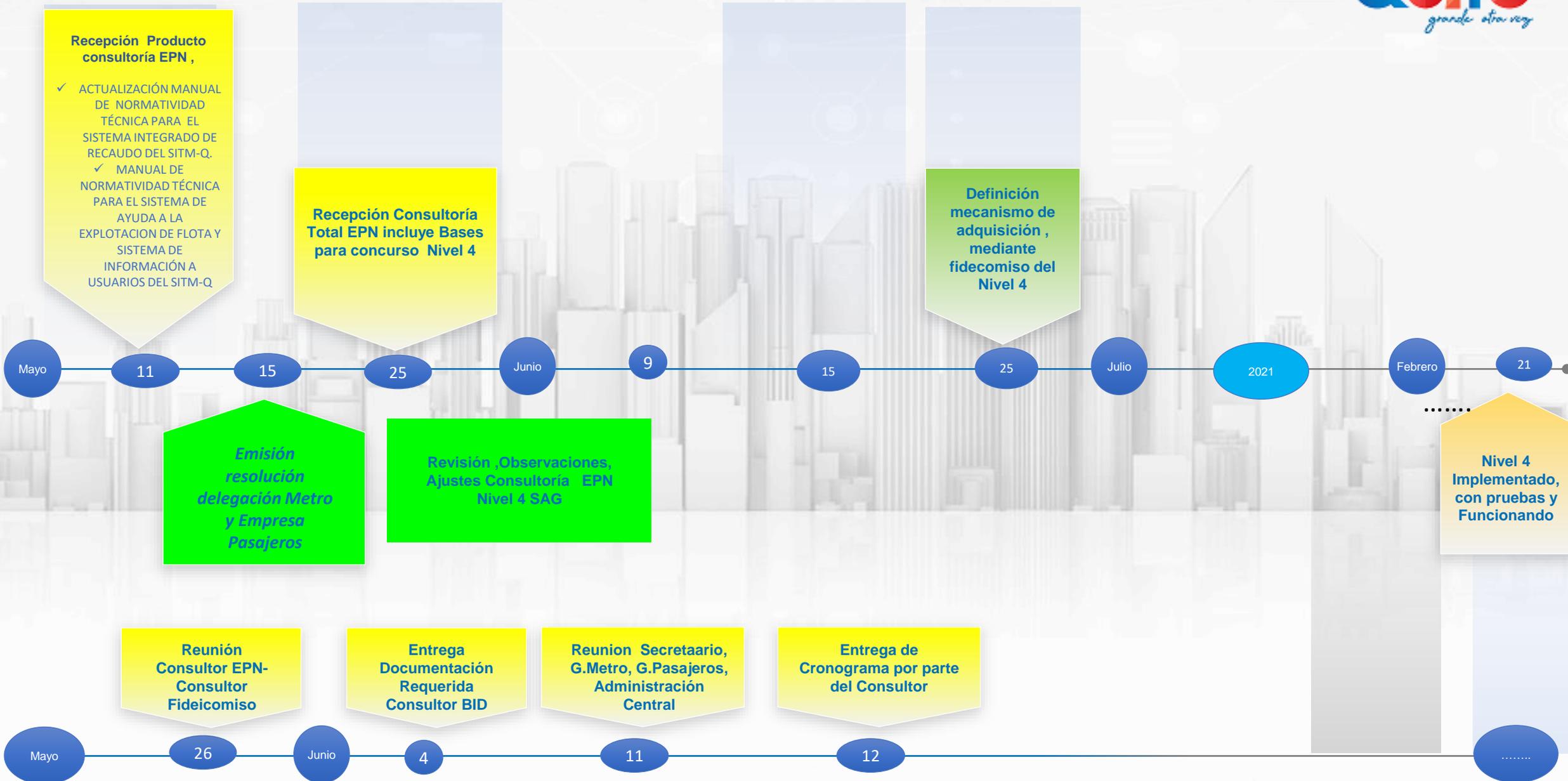
Proceso en cooperación con Metro



Inicio de proceso para Contratación, instalación y operación del sistema SIR, SAE, SIU EPMTQP



AVANCE SIR-SAE-SIU PROYECTO Y ESTRUCTURACIÓN FIDEICOMISO



AVANCE ESTRUCTURACIÓN FIDEICOMISO ACOMPAÑAMIENTO BID

CRONOGRAMA REFERENCIAL DE ACTIVIDADES

CONSULTORIA BID / ESTRUCTURAS FIDUCIARIAS SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO

ACTIVIDAD	ANTECEDENTE Y RESPONSABLE (*)	NUMERO DE SEMANAS (**)									
		(***)									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Revisión de información base provista por Secretaría de Movilidad										
2	Revisión normativa legal aplicable a las operaciones del SITP-MDQ										
3	Talleres y reuniones con los actores involucrados										
4	Preparación de Infome, que incluye: a. análisis, b. conclusiones, y c. recomendaciones sobre las estructuras fiduciarias										
5	Recoger comentarios formulados por los actores involucrados										
6	Presentación plan de acción										

(*) El desarrollo de la actividad correspondiente depende de la oportuna provisión de información y/o de la actuación / gestión de la entidad mencionada como Responsable en la columna "c".

(**) El plazo empieza a correr desde la fecha en que la respectiva entidad mencionada como Responsable en la columna "c", haya cumplido con la provisión completa de información y/o haya realizado le gestión completa correspondiente..

(***) La semana 1 completa (y todo el cronograma) empieza a correr desde el lunes posterior a la fecha en que se firme el contrato entre BID y Consultor.

ANEXO 5



SIR – SAE -SIU

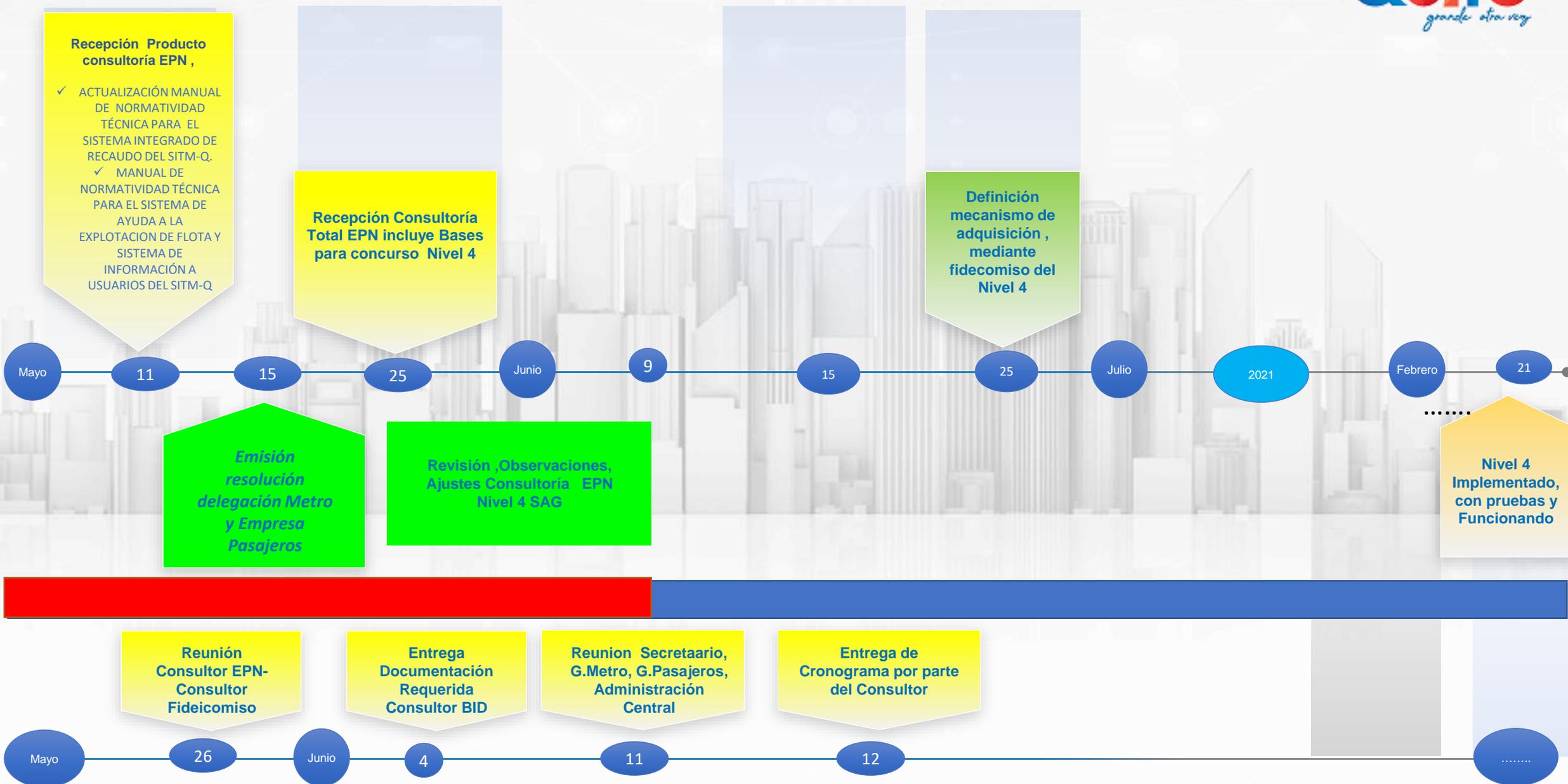


METRO

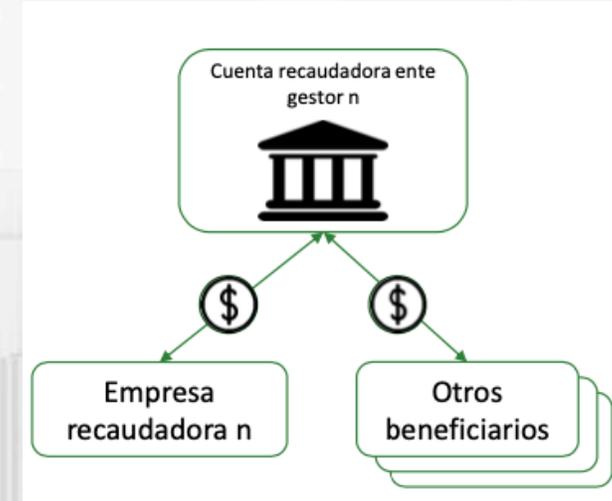
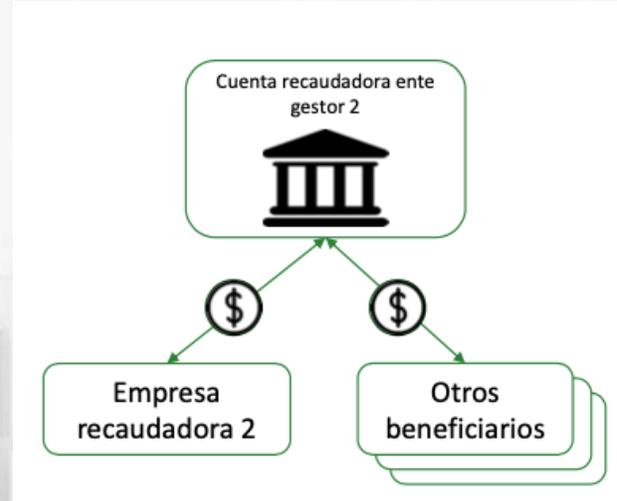
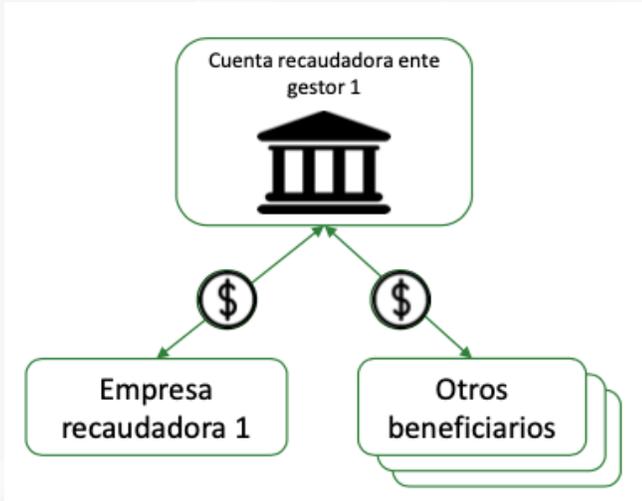
INFORME DE AVANCE

Sistema Integrado de Recaudo
Sistema de Ayuda y Explotación de Datos
Sistema de Información al Usuario

AVANCE SIR-SAE-SIU PROYECTO Y ESTRUCTURACIÓN FIDEICOMISO



AVANCE ESTRUCTURACIÓN FIDEICOMISO ACOMPAÑAMIENTO BID



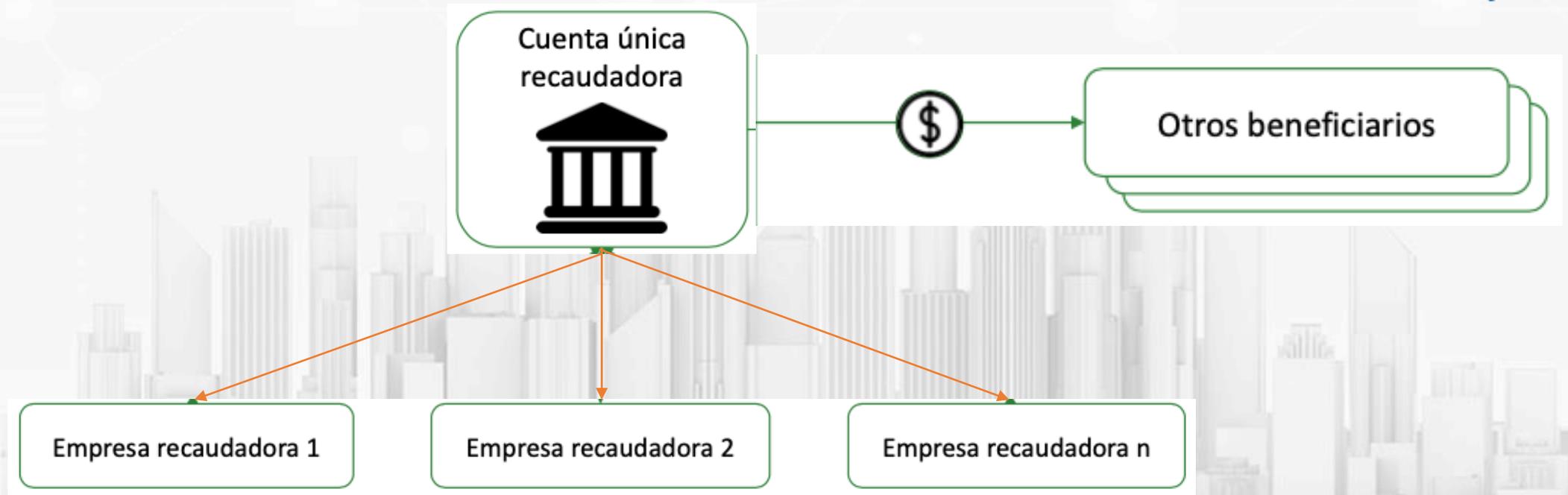
VENTAJAS

- Autonomía en la definición de las prioridades de pago
- Mayor control sobre el flujo de dinero

DESVENTAJAS

- Aumento en la complejidad y en los costos relacionados con los pagos por interoperabilidad
- Mayor dificultad para la coordinación entre actores
- Las rentabilidades del flotante sirven a un interés particular

ANEXO 6



VENTAJAS

- Reducción en la complejidad de emisión de órdenes de pago
- Simplicidad en la coordinación
- Rentabilidad del foltante al servicio del interés general
- Mayor control del flujo del dinero

DESVENTAJAS

- Poca autonomía de los subsistemas de transporte en la gestión y prioridad de los pagos

Etapas de compensación de los actores del SIR



Consignación de dinero recaudado en cuenta única recaudadora.



La cámara de compensación recibe la información transaccional.

Conciliación de información transaccional vs. Dinero consignado.

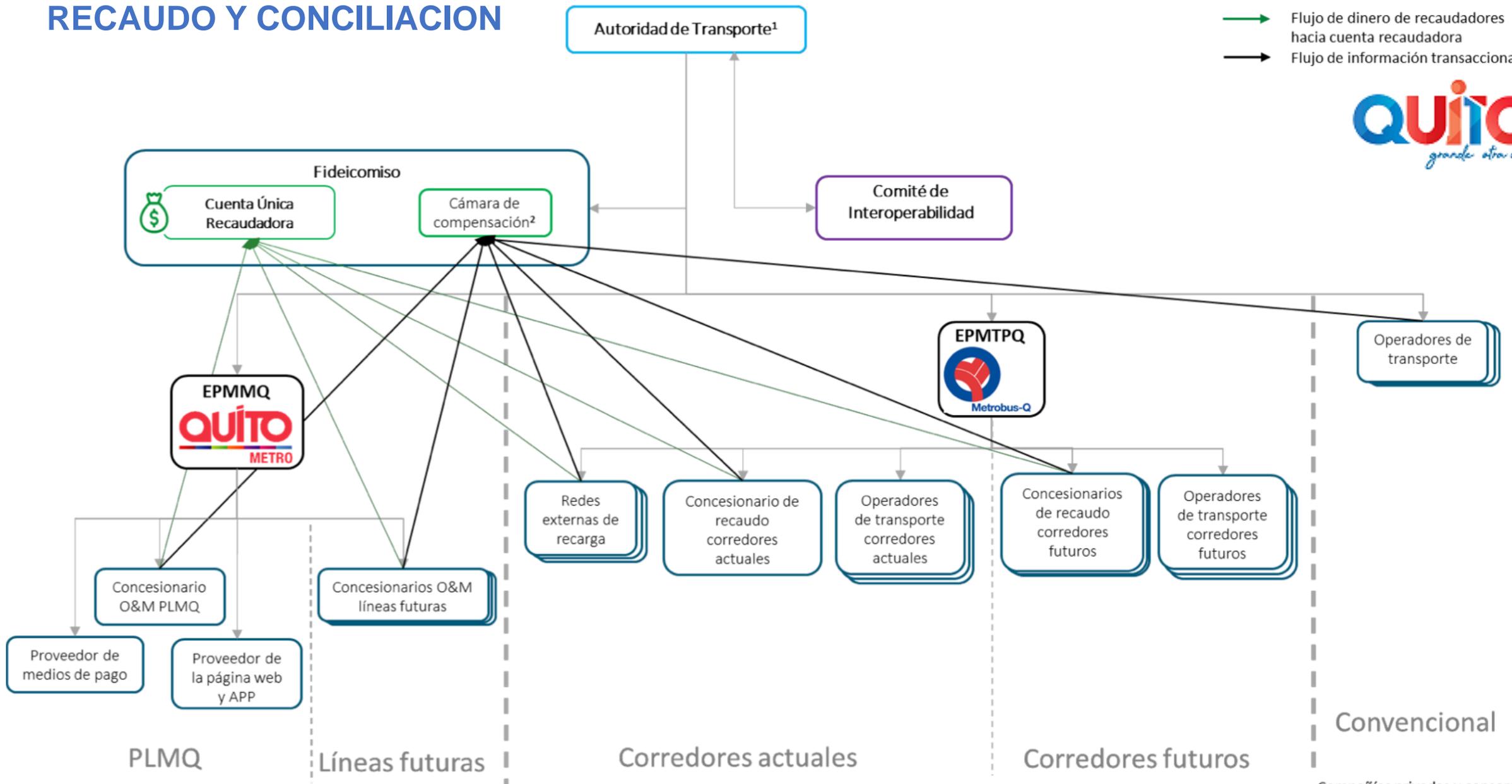
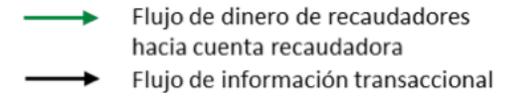


La Autoridad de Transporte, en conjunto con los entes gestores, hacen liquidación de pagos, según reglas de remuneración.



Emisión de órdenes de pago y remuneración a actores, con base en liquidación.

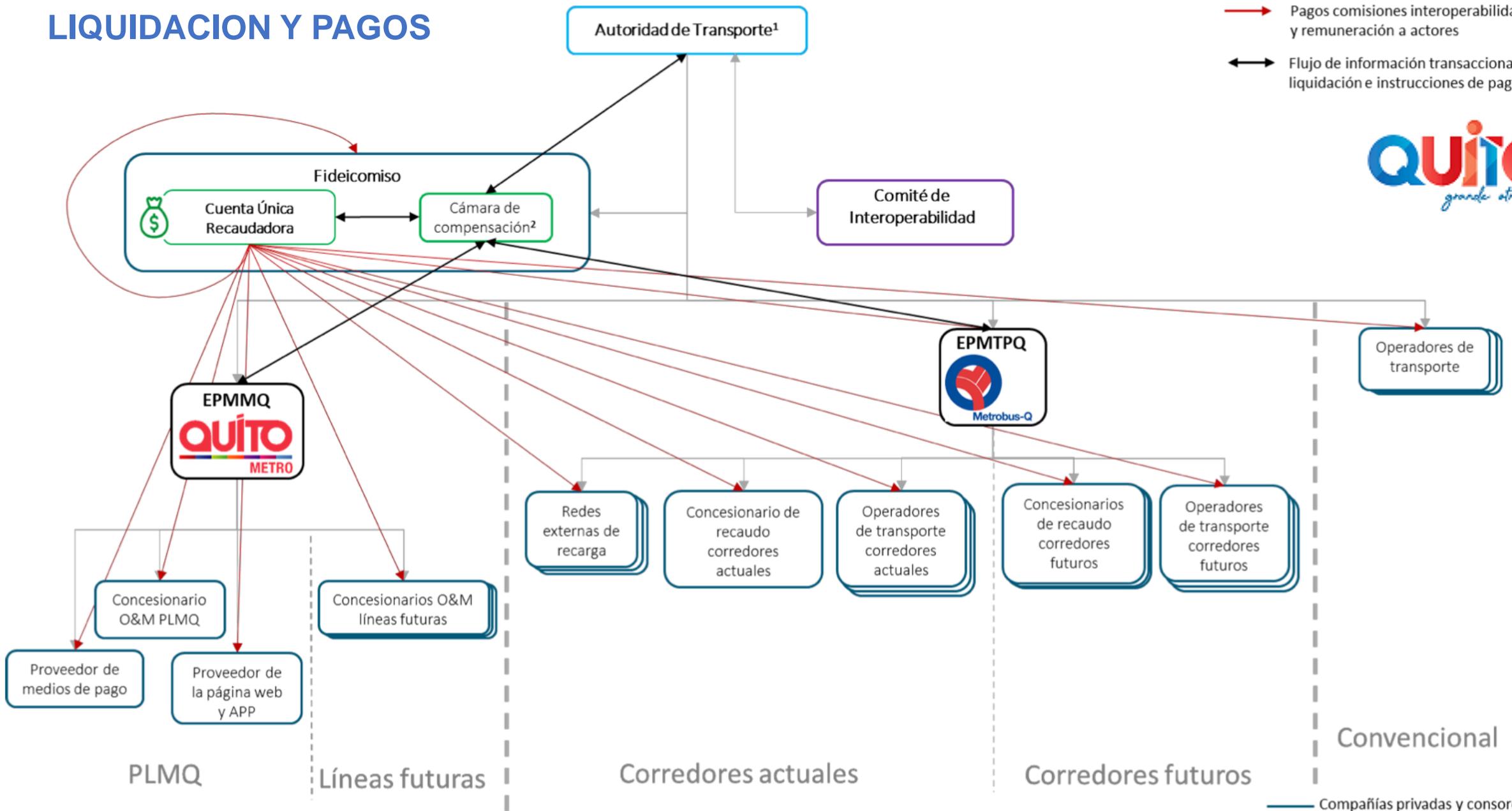
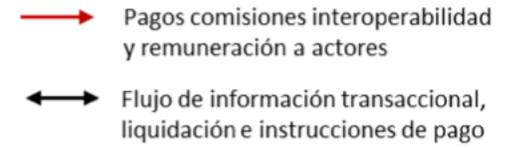
RECAUDO Y CONCILIACION



¹ Inicialmente sería la Secretaría de Movilidad hasta la conformación de otro ente.
² Se creará con la primera adición al SIR después de la PLMQ. Luego se modificará con las adiciones siguientes.

-  Compañías privadas y consorcios
-  Autoridades Públicas de Transporte
-  Subsistemas de Transporte

LIQUIDACION Y PAGOS



¹ Inicialmente sería la Secretaría de Movilidad hasta la conformación de otro ente.
² Se creará con la primera adición al SIR después de la PLMQ. Luego se modificará con las adiciones siguientes.

- Compañías privadas y consorcios
- Autoridades Públicas de Transporte
- Subsistemas de Transporte

CASCADA DE PAGOS PARA LA REMUNERACION DE LOS ACTORES DEL SITMQ

