



**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN NO. 049 – EXTRAORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**

MIÉRCOLES 14 DE OCTUBRE DE 2020

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 11h05 del 14 de octubre de 2020, conforme a la convocatoria efectuada el 12 de octubre de 2020, se lleva a cabo, de manera virtual, por medio de la plataforma “Microsoft Teams”, la sesión No. 049 - 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, 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	3	2

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios: Jacqueline Arias, Guillermo Abad, Andrés Sampedor, Marcelo Narváez, Pablo Muñoz y Henry Vilatuña de la Secretaría de Movilidad; Sebastián Laso y Consuelo del Pozo de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Santiago Jaramillo de la Procuraduría Metropolitana; Edison Yáñez, Marcelo Castillo, Jonathan Bravo, Hidalgo Núñez y Byron Domínguez de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; Andrea Flores de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Patricio Salazar de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito; Alejandro Montúfar, asesor del concejal Omar Cevallos Patiño; Patricia Andrade Baroja, Daniela Hidalgo y Gabriela Mendieta, asesoras del concejal Santiago Guarderas Izquierdo; Susana Añasco, asesora del concejal Eduardo del Pozo Fierro; Alfonso Bolívar Guayacundo, asesor del concejal Luis Reina Chamorro; y, Paulina Carvajal, asesora de la concejala Analía Ledesma García.

También se registra la presencia de los siguientes ciudadanos: Oscar Ayerve de la Veeduría Para la Determinación del Modelo Tarifario; Yovanny Carvajal, Galo Trujillo y Geovanny Ramírez, de la Empresa de Transportes Yaruquí; Ney Jiménez, acreditado a Silla Vacía, en



representación de la Cámara de Transporte Público de Pasajeros de Quito; Jorge Yánez Romero, acreditado a Silla Vacía, en representación de UNITRANS-Q.

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.- Comisión general para recibir a los representantes de la Cooperativa de Transporte de Pasajeros Yaruquí.
- 2.- Conocimiento de la resolución No. C 086-2020 del Concejo Metropolitano, adoptada el 06 de octubre de 2020, mediante la cual se devuelve a la Comisión de Movilidad el proyecto de “Ordenanza que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado.” (IC-O-2019-039); y, resolución al respecto.
- 3.- Conocimiento del estado de la propuesta normativa presentada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas relacionada con el proyecto “Metroférico”, remitido desde la Presidencia de la Comisión de Movilidad a la Secretaría de Movilidad, mediante oficio No. GADDMQ-DC-SMGI-2020-0274 de 22 de junio de 2020; y, resolución al respecto.
- 4.- Análisis del proyecto de Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ), remitido por la Secretaría de Movilidad mediante oficio No. SM-2020-2190 de 05 de octubre de 2020; y, resolución al respecto.

DESARROLLO DE LA SESIÓN

Primer punto: Comisión general para recibir a los representantes de la Cooperativa de Transporte de Pasajeros Yaruquí.

Siendo las 11h07, ingresa a la sesión virtual la concejala Mónica Sandoval Campoverde.

Siendo las 11h09, ingresa a la sesión virtual la concejala Analía Ledesma García.

Sr. Yovanny Carvajal, Gerente de la Empresa de Transportes de Pasajeros Yaruquí, detalla que participa en representación de Transportes Yaruquí, Sotranor y Valle de Tumbaco. Explica que la Comisión General, principalmente, tratará de la problemática que se genera en la ruta Otón de Vélez – Yaruquí. Detalla que han realizado todos los procesos para alcanzar la legalidad. Explica que Transportes Transcaraburo es un transporte informal que genera conflicto. Finaliza solicitando se realice el control del transporte informal en la ruta Otón de Vélez – Yaruquí.



Sr. Galo Trujillo, presidente de la Empresa de Transportes de Pasajeros Yaruquí, explica que, en cumplimiento de la normativa, vienen prestando el servicio con unidades de buses nuevos. Detalla que en la zona Otón de Vélez – Yaruquí, existe transporte informal que, además de competir de manera desleal, trabajan en la ilegalidad y con buses obsoletos. Finaliza detallando que este transporte informal genera conflicto y peligro para los usuarios y moradores del sector.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, solicita a la secretaría de la Comisión de lectura de la resolución adoptada por parte de la Comisión de Movilidad, la primera vez que se los recibió en Comisión General.

El Abg. Nelson Clemente Calderón Ruiz, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, a la Comisión de Movilidad, en cumplimiento del requerimiento de presidencia, procede a dar lectura de la resolución Nro. 002-CMO-2020, de fecha 08 de enero de 2020.

(Se adjunta como anexo 1, la resolución Nro. 002-CMO-2020, de fecha 08 de enero de 2020).

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, detalla que la Secretaría de Movilidad el día de hoy 14 y el día de mañana 15 de octubre de 2020, tiene previsto dar cumplimiento a la resolución Nro. 002 de la Comisión de Movilidad e instalar las mesas de trabajo en referencia.

El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, explica que, efectivamente, como lo señala la concejala Sandoval el día de hoy 14 y el día de mañana 15 de octubre de 2020, se realizarán las mesas de trabajo, conforme lo determina la resolución. Finaliza mencionando que, una vez concluido el proceso, enviarán el informe respectivo para conocimiento de la Comisión de Movilidad.

El concejal Omar Cevallos Patiño, menciona que el problema de Yaruquí – Otón de Vélez se lo viene tratando en la Comisión desde el año pasado. Detalla que le preocupa que las mesas de trabajo se realicen recién en octubre, cuando la resolución salió en enero de 2020. Explica que la finalidad de las mesas de trabajo era brindar soluciones ágiles a la ciudadanía. Finaliza comentando que, al ser un tema netamente administrativo, lo único que queda a la Comisión es esperar las conclusiones de la Secretaría de Movilidad.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, menciona que se une a la preocupación del concejal Cevallos, por lo que pregunta a la Secretaría de Movilidad: ¿Por qué no se ha dado cumplimiento a la resolución luego de que han pasado nueve meses?



El **Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, explica que los informes técnicos y jurídicos relacionados con este tema se los está corrigiendo, puesto que se encontró varias falencias en los mismos.

Sr. Yovanny Carvajal, Gerente de la Empresa de Transportes de Pasajeros Yaruquí, explica que en febrero del 2020, ya se les emitió el contrato de operación. Detalla que han invitado a los transportistas informales a participar de manera legal como socios, sin embargo, la respuesta ha sido siempre negativa. Finaliza explicando que no es justo que la parroquia y la población de ese sector, tengan que arriesgar su vida con carros informales y obsoletos.

El **concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, solicita que, una vez que concluyan las mesas de trabajo dispuestas mediante resolución Nro. 002-CMO-2020, de fecha 08 de enero de 2020, la Secretaría de Movilidad, presente un informe detallado a la Comisión de Movilidad, para que ésta resuelva lo pertinente. Finaliza agradeciendo la participación de la ciudadanía.

Segundo punto: Conocimiento de la resolución No. C 086-2020 del Concejo Metropolitano, adoptada el 06 de octubre de 2020, mediante la cual se devuelve a la Comisión de Movilidad el proyecto de "Ordenanza que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado." (IC-O-2019-039); y, resolución al respecto.

El **concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, solicita a la secretaria de la Comisión dé lectura de la resolución adoptada por parte del concejo Metropolitano de Quito en torno a la devolución del referido proyecto de ordenanza.

El **Abg. Nelson Clemente Calderón Ruiz, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, a la Comisión de Movilidad**, en cumplimiento del requerimiento de presidencia, procede a dar lectura de la resolución No. C 086-2020 del Concejo Metropolitano, adoptada el 06 de octubre de 2020, mediante la cual se devuelve a la Comisión de Movilidad el proyecto de "Ordenanza que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado." (IC-O-2019-039).

(Se adjunta como anexo 2 la resolución No. C 086-2020 del Concejo Metropolitano, adoptada el 06 de octubre de 2020).

El **concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, eleva a **moción**: En cumplimiento a lo dispuesto en la resolución No. C 086-2020 del Concejo Metropolitano, solicitar que, en el término de 8 días, la Secretaría de Movilidad, la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la Procuraduría Metropolitana, en el ámbito de sus



competencias, actualicen, en su orden, los informes técnicos y jurídico, respecto del proyecto de ordenanza que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado, el cual recibió el dictamen favorable contenido en el IC-O-2019-039 de 20 de febrero de 2019, cuyo texto se adjunta.

Apoyada la moción 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 de la Comisión de Movilidad, **resolvió:** En cumplimiento a lo dispuesto en la resolución No. C 086-2020 del Concejo Metropolitano, solicitar que, en el término de 8 días, la Secretaría de Movilidad, la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la Procuraduría Metropolitana, en el ámbito de sus competencias, actualicen, en su orden, los informes técnicos y jurídico, respecto del proyecto de ordenanza que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado, el cual recibió el dictamen favorable contenido en el IC-O-2019-039 de 20 de febrero de 2019, cuyo texto se adjunta.

Tercer punto: Conocimiento del estado de la propuesta normativa presentada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas relacionada con el proyecto “Metroférico”, remitido desde la Presidencia de la Comisión de Movilidad a la Secretaría de Movilidad, mediante oficio No. GADDMQ-DC-SMGI-2020-0274 de 22 de junio de 2020; y, resolución al respecto.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, recuerda a los miembros de la Comisión que el MTOP en la última reunión hizo llegar a la Comisión dos documentos: 1) Un proyecto de ordenanza; y, 2) Un proyecto de resolución. Explica que, respecto al primer documento, el mismo fue puesto en conocimiento de la Secretaría de Movilidad para su análisis y, el día de ayer, se recibió la respuesta de dicha dependencia. Finaliza solicitando a la secretaría de la Comisión dé lectura de su petitorio de la referencia.



El Abg. Nelson Clemente Calderón Ruiz, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, a la Comisión de Movilidad, en cumplimiento del requerimiento de presidencia, procede a dar lectura al oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2020-0274, de 22 de junio de 2020, suscrito por el Dr. Santiago Guarderas Izquierdo.

(Se adjunta como anexo 3, el oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2020-0274-, de 22 de junio de 2020, suscrito por el Dr. Santiago Guarderas Izquierdo).

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, solicita a la secretaría de la Comisión de lectura del oficio de respuesta de la Secretaría de Movilidad.

El Abg. Nelson Clemente Calderón Ruiz, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, a la Comisión de Movilidad, en cumplimiento del requerimiento de presidencia, procede a dar lectura al oficio Nro. SM-2020-2255, de fecha 13 de octubre de 2020, suscrito por el Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad.

(Se adjunta como anexo 4, el oficio Nro. SM-2020-2255, de fecha 13 de octubre de 2020, suscrito por el Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad).

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, explica que, respecto al proyecto de ordenanza enviado por el MTOP, desde presidencia se puso en conocimiento de la Secretaría de Movilidad para su análisis. Detalla que con fecha 02 de octubre de 2020, la Secretaría de Movilidad certifica haber enviado el proyecto final considerando las observaciones de dicha cartera de Estado.

Respecto al proyecto de resolución, detalla que la Comisión de Movilidad no ha tomado ninguna decisión. Explica que, a su criterio, sería pertinente solicitar la actualización de los informes del tema Metroférico, incluyendo el presente proyecto de resolución, con la finalidad de brindarle el tratamiento pertinente en el Concejo Metropolitano.

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, solicita que la EPMMOP como parte o contraparte de la Alianza Estratégica del proyecto Solución Vial Guayasamín, certifique, bajo su absoluta responsabilidad, que el proyecto Metroférico no tendría conflicto con la alianza estratégica y su cláusula de exclusividad.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, explica que el tema que detalla la concejala Sandoval ya fue puesto en consideración oportunamente al Concejo Metropolitano. Explica que se solicitó una ampliación al informe original de la EPMMOP. Finaliza mencionando que la idea de la moción sería actualizar los informes.



El concejal **Omar Cevallos Patiño**, menciona que está de acuerdo con la propuesta del presidente, sin embargo, detalla que existen varios temas sin resolver. Explica que cuando se consultó al inversor privado la posibilidad de que se realice una alianza directa con el Municipio de Quito, la respuesta fue que no está cerrada esa posibilidad. Finaliza solicitando la inclusión del pedido de que se analice la posibilidad de que el Municipio realice la contratación de manera directa.

El concejal **Santiago Guarderas Izquierdo**, eleva a **moción**: Solicitar a la Administración General, Procuraduría Metropolitana, Secretaría General de Planificación, Secretaría de Movilidad y a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas actualicen los informes que reposan en el expediente del proyecto de "Resolución que comprende el diseño y planificación, financiamiento, construcción, equipamiento, operación, mantenimiento y reversión del sistema de transporte público de pasajeros por cable Metroférico, en la línea Carolina - Cumbayá - Tumbaco"; los cuales deberán incluir su pronunciamiento técnico y jurídico, conforme el ámbito de sus competencias, de la propuesta normativa remitida con este mismo propósito por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, mediante oficio No. MTOP-DVGT-20-134-OF de 10 de junio de 2020, adjunto a la presente resolución.

Apoyada la moción 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 de la Comisión de Movilidad, **resolvió**: Solicitar a la Administración General, Procuraduría Metropolitana, Secretaría General de Planificación, Secretaría de Movilidad y a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas actualicen los informes que reposan en el expediente del proyecto de "Resolución que comprende el diseño y planificación, financiamiento, construcción, equipamiento, operación, mantenimiento y reversión del sistema de transporte público de pasajeros por cable Metroférico, en la línea Carolina - Cumbayá - Tumbaco"; los cuales deberán incluir su pronunciamiento técnico y jurídico, conforme el ámbito de sus competencias, de la propuesta normativa remitida con este mismo propósito por el



Ministerio de Transporte y Obras Públicas, mediante oficio No. MTOP-DVGT-20-134-OF de 10 de junio de 2020, adjunto a la presente resolución.

Cuarto punto: Análisis del proyecto de Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ), remitido por la Secretaría de Movilidad mediante oficio No. SM-2020-2190 de 05 de octubre de 2020; y, resolución al respecto.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, explica que el señor Alcalde Metropolitano convocó a una reunión a todo el sector de la movilidad, en la cual se consideró pertinente que el proyecto de ordenanza sea tratado desde su versión original, es decir, desde la integralidad. Explica que, en virtud de aquello, la Secretaría de Movilidad envió el proyecto final que recoge, parcialmente, las observaciones que la Comisión de Movilidad emitió. Finalmente, considera oportuno que la continuación del tratamiento se lo realice en el seno del Concejo Metropolitano, dejando claro, las observaciones que realizó la Comisión y que, a su criterio, no se han acogido.

El concejal Eduardo del Pozo Fierro, menciona que producto de esa reunión, la Secretaría de Movilidad ya actualizó el proyecto de ordenanza y ha enviado un nuevo texto. Explica que sería oportuno analizar ese texto final, previo a enviar al Concejo. Explica que le preocupa el tiempo que se pueda demorar aún este tratamiento. Finaliza solicitando se realice un análisis del texto final del proyecto de ordenanza.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, explica al concejal del Pozo que, precisamente, en razón del tiempo, la idea era enviar el proyecto al Concejo Metropolitano para que en el primer debate se realicen todas las observaciones, lógicamente, dejando constancia de todas las observaciones que ha realizado la Comisión de Movilidad, así como también, los puntos en los que se alcanzó un acuerdo.

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, pregunta si la idea es que el proyecto de ordenanza pase al tratamiento del Concejo Metropolitano en primer debate, dejando constancia de todo el trabajo realizado por la Comisión, para que, precisamente, este cuerpo colegiado abra el debate en su seno. Finaliza mencionando que faltarían los informes legal y técnico que deberán ser adjuntados, previo al tratamiento en Concejo.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, responde la inquietud de la concejala Sandoval manifestando que, en efecto, ese es el espíritu del dictamen. Detalla que exactamente antes de que el Concejo Metropolitano conozca en primer debate, las entidades pertinentes deberán remitir sus informes.



El concejal Omar Cevallos Patiño, menciona que le parece una idea interesante. Indica que este es un tema sumamente delicado y que, sea cual sea el DICTAMEN de la Comisión, en el Concejo Metropolitano el debate será extenso. Por ende, considera que lo planteado es el camino adecuado.

El concejal Eduardo del Pozo Fierro, menciona que, al estar todos los miembros de la Comisión de acuerdo con la propuesta, él no tendría ninguna objeción y, al contrario, la apoyaría, puesto que en el Concejo Metropolitano seguramente se abrirá otra vez el debate.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, eleva a **moción** que: La Comisión de Movilidad, en Sesión Nro. 049 - Extraordinaria del 14 de octubre de 2020, luego de analizar la documentación que reposa en el expediente, el texto del proyecto de ordenanza, en 22 sesiones y 8 mesas de trabajo, amparada en los artículos 87 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; e, I.1.32 del Código Municipal, emite DICTAMEN para que el Concejo Metropolitano conozca en PRIMER DEBATE el proyecto de “Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)”, de iniciativa del Alcalde Metropolitano, Dr. Jorge Yunda Machado, cuyo texto se adjunta al presente documento, dejando constancia que los miembros de la Comisión de Movilidad, por unanimidad coincidieron que ciertos aspectos resultan fundamentales y por tanto deben ser recogidos en el proyecto, los cuales constan a continuación:

1. El Concejo Metropolitano establecerá la estructura tarifaria y el Alcalde Metropolitano fijará la tarifa en todos los casos.
2. La revisión de la tarifa debe atarse al cumplimiento de estándares de calidad que garanticen la mejora del servicio de transporte público. La tarifa que pague el ciudadano será por el servicio de transporte de calidad que reciba.
3. El pago por los servicios prestados a los operadores de transporte se realizará a través de un fideicomiso, modificando así la modalidad de cobro por la prestación de este servicio. En la ordenanza se deben incluir instrucciones básicas para la administración del fideicomiso.
4. La aplicación de la nueva tarifa estará condicionada a la suscripción de nuevos contratos de operación, cuyo modelo será incorporado como un anexo a la ordenanza, modelo que fue trabajado por la Comisión de Movilidad.
5. Se establecerán estímulos para la electromovilidad o para la adquisición de unidades amigables con el medio ambiente.
6. La ordenanza debe establecer de manera obligatoria la nueva estructura de rutas y frecuencias, la cual ha sido presentada por la Secretaría de Movilidad, estudiada en varias mesas de trabajo y acogida por la Comisión de Movilidad. Las rutas y frecuencias serán asignadas a través de un concurso público en el cual se invite a operadoras nacionales e internacionales, públicas y privadas.



7. La implementación del Sistema Integrado de Recaudo debe ser una condición para la integración del sistema de transporte.
8. En el contrato de operación se deberá garantizar la regularización de la situación laboral de los conductores y ayudantes.
9. Las operadoras públicas y privadas deberán garantizar la interoperabilidad de los mecanismos de recaudo que contraten para el efecto, con el Sistema Integrado de Recaudo, lo cual será condición para la integración del sistema de transporte.
10. Para el cálculo de la tarifa se deberán considerar los ingresos no operacionales que repercuten en el valor final de la tarifa a favor del ciudadano.

Previo al primer debate de este proyecto ante el Concejo Metropolitano, la Secretaría General del Concejo Metropolitano, solicitará a la Secretaría de Movilidad, Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros de Quito, Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y Procuraduría Metropolitana emitan los informes técnicos y jurídico correspondientes. Una vez recibidos los informes actualizados, la Secretaria General del Concejo Metropolitano.

Apoyada la moción 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 de la Comisión de Movilidad, **resolvió:** La Comisión de Movilidad, en Sesión Nro. 049 - Extraordinaria del 14 de octubre de 2020, luego de analizar la documentación que reposa en el expediente, el texto del proyecto de ordenanza, en 22 sesiones y 8 mesas de trabajo, amparada en los artículos 87 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; e, I.1.32 del Código Municipal, emite DICTAMEN para que el Concejo Metropolitano conozca en PRIMER DEBATE el proyecto de "Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)", de iniciativa del Alcalde Metropolitano, Dr. Jorge Yunda Machado, cuyo texto se adjunta al presente documento, dejando constancia que los miembros de la Comisión de Movilidad, por unanimidad coincidieron que ciertos aspectos resultan fundamentales y por tanto deben ser recogidos en el proyecto, los cuales constan a continuación:



1. El Concejo Metropolitano establecerá la estructura tarifaria y el Alcalde Metropolitano fijará la tarifa en todos los casos.
2. La revisión de la tarifa debe atarse al cumplimiento de estándares de calidad que garanticen la mejora del servicio de transporte público. La tarifa que pague el ciudadano será por el servicio de transporte de calidad que reciba.
3. El pago por los servicios prestados a los operadores de transporte se realizará a través de un fideicomiso, modificando así la modalidad de cobro por la prestación de este servicio. En la ordenanza se deben incluir instrucciones básicas para la administración del fideicomiso.
4. La aplicación de la nueva tarifa estará condicionada a la suscripción de nuevos contratos de operación, cuyo modelo será incorporado como un anexo a la ordenanza, modelo que fue trabajado por la Comisión de Movilidad.
5. Se establecerán estímulos para la electromovilidad o para la adquisición de unidades amigables con el medio ambiente.
6. La ordenanza debe establecer de manera obligatoria la nueva estructura de rutas y frecuencias, la cual ha sido presentada por la Secretaría de Movilidad, estudiada en varias mesas de trabajo y acogida por la Comisión de Movilidad. Las rutas y frecuencias serán asignadas a través de un concurso público en el cual se invite a operadoras nacionales e internacionales, públicas y privadas.
7. La implementación del Sistema Integrado de Recaudo debe ser una condición para la integración del sistema de transporte.
8. En el contrato de operación se deberá garantizar la regularización de la situación laboral de los conductores y ayudantes.
9. Las operadoras públicas y privadas deberán garantizar la interoperabilidad de los mecanismos de recaudo que contraten para el efecto, con el Sistema Integrado de Recaudo, lo cual será condición para la integración del sistema de transporte.
10. Para el cálculo de la tarifa se deberán considerar los ingresos no operacionales que repercuten en el valor final de la tarifa a favor del ciudadano.

Previo al primer debate de este proyecto ante el Concejo Metropolitano, la Secretaría General del Concejo Metropolitano, solicitará a la Secretaría de Movilidad, Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros de Quito, Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y Procuraduría Metropolitana emitan los informes técnicos y jurídico correspondientes. Una vez recibidos los informes actualizados, la Secretaria General del Concejo Metropolitano.

Siendo las 12h39, habiendo agotado el orden del día, el presidente de la Comisión, concejal Santiago Guarderas Izquierdo, 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	5	0

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	0

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Nelson Calderón	SCSC	2021-02-12	
Revisado por:	Samuel Byun	PSGC (S)	2021-02-12	

ANEXO 1



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2020-0198-O

Quito, D.M., 16 de enero de 2020

Señor Licenciado
Guillermo Eugenio Abad Zamora
Secretario de Movilidad
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Doctora
Patricia de Jesus Osorio Flores
Presidenta
GAD PARROQUIAL YARUQUÍ

Abogado
Fulton Jhobani Bahamontes Torres
ASESOR LEGAL EMPRESA DE TRANSPORTES TRANCARABURO

Abogado
Darwin Froilan Murillo Bustamante
ASESOR LEGAL EMPRESA DE TRANSPORTES YARUQUI
En su Despacho

De mi consideración:

Por disposición de la Secretaria General del Concejo Metropolitano, adjunto al presente sírvase encontrar la Resolución No. 002-CMO-2020 de la Comisión de Movilidad, de la sesión del 08 de enero de 2020.

Sí, Usted tiene alguna consulta o respuestas relacionadas al presente documento, solicitamos dirigir las a la Señora Secretaria General del Concejo Metropolitano, con copia al Presidente de la Comisión.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Abg. Mario Bladimir Gallo Almeida
**COORDINADOR UNIDAD GESTION DE DOCUMENTACIÓN Y ARCHIVO -
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO**

Anexos:
- RESOLUCION 002-CMO-2020.PDF



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2020-0198-O

Quito, D.M., 16 de enero de 2020

Copia:

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano

Señor Abogado
Nelson Clemente Calderón Ruiz
Secretario de Comisión

Andrea Concepcion Medina Guano
Analista de Documentación de la Secretaría General del Concejo

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Alex Vinicio Paladines Maldonado	ap	SGCM	2020-01-15	
Aprobado por: Mario Bladimir Gallo Almeida	abga	SGCM	2020-01-16	



Resolución No. 002-CMO-2020

Lcdo. Guillermo Abad
Secretario de Movilidad

Sra. Patricia Osorio
Presidenta del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Parroquia Yaruquí

Dr. Fulton Bahamonde
Asesor legal de la Empresa de Transportes "Transcaraburo"

Abg. Darwin Murillo
Asesor legal de la Empresa de Transportes "Yaruquí"
Presentes. -

De mi consideración:

La Comisión de Movilidad, en sesión No. 020 – ordinaria, efectuada el día 08 de enero de 2020, luego de conocer el Informe Técnico No. SM-DMGM-2019-197, de la Secretaría de Movilidad, **resolvió:** Instalar mesas de trabajo, con la participación de las empresas Transcaraburo y Yaruquí, así como también con la representante del Gobierno Parroquial de Yaruquí y la Secretaría de Movilidad, a efecto de encontrar la mejor solución al servicio de transporte público en la parroquia Yaruquí, en favor de la ciudadanía.

Atentamente,


Dr. Santiago Guarderas Izquierdo
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

La Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E), certifica que la presente resolución fue expedida por la Comisión de Movilidad, en sesión No. 020 - ordinaria realizada el día miércoles 08 de enero de 2020.


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

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Nelson Calderón	SCMO	2019-01-08	
Revisado por:	Amanda Villacís	CGC	2019-01-08	
Revisado por:	Samuel Byun	PSGC (S)	2019-01-08	

Ejemplar 1: Destinatarios

Ejemplar 2: Secretario de la Comisión de Movilidad

Ejemplar 3: Archivo

C.C. Conejal Santiago Guarderas Izquierdo

ANEXO 2



RESOLUCIÓN No. C 086 - 2020

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que,** el artículo 240 de la Constitución de República del Ecuador, en adelante Constitución, establece: *“Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias. Todos los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán facultades ejecutivas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.”*;
- Que,** el literal a) del artículo 87 del COOTAD, establece como atribuciones del Concejo Metropolitano: *“Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones.”*;
- Que,** el artículo 323 del COOTAD establece: *“Aprobación de otros actos normativos.- El órgano normativo del respectivo gobierno autónomo descentralizado podrá expedir además, acuerdos y resoluciones sobre temas que tengan carácter especial o específico, los que serán aprobados por el órgano legislativo del gobierno autónomo, por simple mayoría, en un solo debate y serán notificados a los interesados, sin perjuicio de disponer su publicación en cualquiera de los medios determinados en el artículo precedente, de existir mérito para ello. (...).”*;
- Que,** el Concejo Metropolitano de Quito, en la continuación de la sesión No. 075 ordinaria realizada el 06 de octubre de 2020, al tratar el punto X: *“Segundo debate del proyecto de “Ordenanza que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado.” (IC-O-2019-039).”*

En ejercicio de sus atribuciones previstas en el artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador y artículos 87 letra a) y d); y, 323 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

RESUELVE

Artículo Único. - Aprobar la moción presentada por la Concejala Metropolitana Mónica Sandoval, que señala: Devolver a la Comisión de Movilidad el proyecto de *“Ordenanza que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado”*, a fin de que se solicite la actualización de los informes correspondientes previo a tomar una decisión al respecto.



RESOLUCIÓN No. C 086 - 2020

Dada en la sesión del Concejo Metropolitano de Quito, el 06 de octubre de 2020.

SANTIAGO
MAURICIO
GUARDERAS
IZQUIERDO

Firmado digitalmente por SANTIAGO MAURICIO GUARDERAS IZQUIERDO
Nombre de reconocimiento (DN): c=EC, o=BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, ou=ENTIDAD DE CERTIFICACION DE INFORMACION-ECIBCE, l=QUITO, serialNumber=0000417103, cn=SANTIAGO MAURICIO GUARDERAS IZQUIERDO
Fecha: 2020.10.12 10:40:55 -05'00'

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE DEL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO

DAMARIS
PRISCILA ORTIZ
PASUY

Firmado digitalmente por DAMARIS PRISCILA ORTIZ PASUY
Fecha: 2020.10.12 12:53:03 -05'00'

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

Alcaldía del Distrito Metropolitano. - Distrito Metropolitano de Quito, 12 de octubre de 2020.

EJECÚTESE:

JORGE
HOMERO
YUNDA
MACHADO

Firmado digitalmente por JORGE HOMERO YUNDA MACHADO
Fecha: 2020.10.12 18:52:49 -05'00'

Dr. Jorge Yunda Machado
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente resolución fue discutida y aprobada en la continuación de la sesión No. 075 ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, modalidad virtual, transmitida en vivo a través de las redes oficiales del Municipio, el 06 de octubre de 2020; y, suscrita por el Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el 12 de octubre de 2020.

Lo certifico. - Distrito Metropolitano de Quito, 12 de octubre de 2020.

DAMARIS
PRISCILA
ORTIZ PASUY

Firmado digitalmente por DAMARIS PRISCILA ORTIZ PASUY
Fecha: 2020.10.12 12:53:26 -05'00'

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

Acción	Responsable	Unidad	Fecha
Elaborado por:	Gabriela Enríquez	AGC	2020-10-12
Revisado por:	Samuel Byun	PSC (S)	2020-10-12

ANEXO 3



Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2020-0274-

Quito, D.M., 22 de junio de 2020

Asunto: Remisión proyecto de ordenanza â Metroférico

Señor Licenciado
Guillermo Eugenio Abad Zamora
Secretario de Movilidad
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Recibí el oficio No. MTOP-DVGT-20-134-OF de 10 de junio de 2020, mediante el cual, el Ing. José David Recalde Rodríguez, Gerente Institucional del Ministerio de Transporte y Obras Públicas remite una propuesta de normativa relacionada con el proyecto Metroférico, la misma que busca ser incorporada en el proyecto de "*Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte (SITP-DMQ) del Distrito Metropolitano de Quito*", que se encuentra en análisis de la Comisión de Movilidad.

Tomando en cuenta la forma en la que fue construido el proyecto de Ordenanza original, le traslado la referida propuesta, con el propósito de que sea revisada técnica y jurídicamente por la Secretaría a su cargo y, si estima que la misma puede ser aceptada e incorporada a la indicada Ordenanza, lo ponga en consideración del señor Alcalde, quien deberá notificar oficialmente a la Comisión si la acoge para que ésta la pueda examinar.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Dr. Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
CONCEJAL METROPOLITANO

Anexos:

- 200610 MTOP-DVGT-20-134-OF (1).pdf
- 200609_proyecto_de_ordenanza Metroférico.pdf



Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2020-0274-

Quito, D.M., 22 de junio de 2020

Copia:

Ingeniero

Jose David Recalde Rodriguez

Gerente Institucional 3

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Glenda Patricia Andrade Baroja	gpab	DC-SMGI	2020-06-22	
Aprobado por: Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo	smgi	DC-SMGI	2020-06-22	

Oficio Nro. MTOP-DVGT-20-134-OF

Quito, D.M., 10 de junio de 2020

Asunto: Proyectos de Ordenanza y Resolución

Doctor
Santiago Guarderas Izquierdo
Vicecalde Distrito Metropolitano de Quito
ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Con fecha 13 de febrero del año en curso se celebró la mesa de trabajo, con los miembros de la Comisión de Movilidad, para dar respuesta a una serie de preguntas planteadas por los concejaes respecto del Proyecto Metroférico, en las conclusiones se solicitó que esta Cartera de Estado presente una *propuesta de ordenanza* para continuar con el desarrollo del proyecto de transporte por cable, Metroférico.

En ese sentido, le remito por una parte una propuesta del proyecto de ordenanza, el cual se desarrolló con base en el proyecto de "*Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte (SITP-DMQ) del Distrito Metropolitano de Quito*", elaborado por la Secretaría de Movilidad del DMQ, el cual ha tenido un debate en paralelo con el proyecto promovido y liderado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En el contenido de la ordenanza predicha, se hace referencia a una serie de "Anexos", consecuentemente, solicito su apoyo y coordinación para tener acceso a la citada documentación.

Por otro lado, remito una propuesta del *proyecto de resolución* del Consejo respecto de la delegación de competencias para que esta Cartera de Estado, promueva y desarrolle el proyecto de transporte por cable en el tramo Quito - Tumbaco y Tababela (Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre). Este documento fue elaborado con base al documento remitido por Rocío Pamela Ponce Almeida, Coordinadora de Gestión Documental y Archivo - Secretaria General del Consejo Metropolitano, mediante oficio GADDMQ-SGCM-2020-0021-O, de 06 de enero de 2020.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Ing. José David Recalde Rodríguez
GERENTE INSTITUCIONAL 3

Anexos:

- Proyecto de Ordenanza
- Proyecto Resolución
- GADDMQ-SGCM-2020-0021-O
- Oficio Secretaria de Movilidad

Oficio Nro. MTOP-DVGT-20-134-OF

Quito, D.M., 10 de junio de 2020

- Convocatoria Mesa de Trabajo

Copia:

Señor Magíster
José Gabriel Martínez Castro
Ministro de Transporte y Obras Públicas

Señor Doctor
Jorge Marcelo Loor Sojos
Viceministro de Gestión del Transporte

Señor Ingeniero
Fernando Marcelo Alvear Calderon
Subsecretario de Delegaciones y Concesiones del Transporte

Señorita Economista
Daniela Macarena Moreno Placencia
Experto de Transporte Ferroviario

Señor
Torsten Bauerlen

Señorita Arquitecta
Carla Arellano Granizo
Subsecretaria de Transporte Terrestre y Ferroviario

Señora Abogada
Maria Jose Proaño Navarrete
Directora de Transporte Ferroviario

Señor Magíster
Jeffrey Micheal Leblanc
Asesor 2
MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, COMERCIO EXTERIOR, INVERSIONES Y PESCA

Señor Máster
Felipe Alejandro Altamirano Barriga / APP
Secretario del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público - Privadas
MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, COMERCIO EXTERIOR, INVERSIONES Y PESCA

Señor Ingeniero
Juan Carlos Proaño Cordero
Gerente de Proyecto - APP
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

Licenciado
Guillermo Abad Zamora
Secretario de Movilidad
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Ingeniero
Mauricio Rosales E.
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Señor Abogado
Dunker Rigoberto Morales Vela
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Magíster
Pablo José Cevallos Palomeque



Oficio Nro. MTOP-DVGT-20-134-OF

Quito, D.M., 10 de junio de 2020

Coordinador General De Asesoría Jurídica

Señora Abogada
Rocio del Pilar Mena Barranco
Asesor 2

Señor Magíster
César Oswaldo Aguilar Ortiz
Director de Estudios de Prefactibilidad y Factibilidad Delegaciones y Concesiones

Señora Ingeniera
Ximena Paulina Gómez Benavides
**Coordinadora General de Despacho de Secretaría General de Gabinete
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA**

Gerente General Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito
Edison Santiago Yanez Romero
PARTICULAR

af



Firmado electrónicamente por:

**JOSE DAVID
RECALDE
RODRIGUEZ**

PROYECTO DE ORDENANZA

PROYECTO DE ORDENANZA

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

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

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

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

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

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

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

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

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

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

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

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

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

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

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

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

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

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

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

Esta tarifa contempla que el usuario del transporte público integrado, pagará un valor adicional a la tarifa base por realizar una o varias transferencias o transbordos en los diferentes subsistemas de transporte, en una ventana de tiempo determinada¹, que para el caso de la presente Ordenanza ha sido definida en noventa minutos.

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

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

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

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

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

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

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

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

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

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

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

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

Que, el artículo 84 literal q) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, confiere a los Gobiernos de los Distritos Autónomos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial;

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

Que, los literales c), h) y k) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus competencias: “(...) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; (...) h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector; (...) k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales”;

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

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

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

Que, el Artículo 55 de la LOTTTSV, determina que: “El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.”

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

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

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

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

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

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

EXPIDE LA SIGUIENTE:

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

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

TÍTULO XIV

DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP-DMQ)

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

CAPÍTULO II

INTEGRACIÓN DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

SECCIÓN 1

DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP-DMQ)

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

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

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

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

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

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

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

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

SECCIÓN 2

PROYECTO DE ORDENANZA

PROCESO DE INTEGRACIÓN

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

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

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

a. Para el caso del Transporte Convencional:

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

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

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

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

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

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

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

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

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

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

CAPÍTULO III

RÉGIMEN TARIFARIO APLICABLE AL SITP-DMQ

SECCIÓN 1

DEL CÁLCULO DE LAS TARIFAS

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

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

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

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

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

SECCIÓN 2

ESTRUCTURA TARIFARIA

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

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

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

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

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

SECCIÓN 3

INGRESOS MONETARIOS AL SISTEMA DE TRANSPORTE Y SU DISTRIBUCIÓN

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

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

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

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

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

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

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

DISPOSICIONES GENERALES

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

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

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

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

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

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

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

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

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

PROYECTO DE ORDENANZA

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

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

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

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

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

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

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

DISPOSICIÓN FINAL

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

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

ANEXO 4

Oficio Nro. SM-2020-2255

Quito, D.M., 13 de octubre de 2020

Asunto: Remisión proyecto de ordenanza Metroférico

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Con un cordial saludo y en atención al Oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2020-0274-, suscrito por el Dr. Santiago Mauricio Guarderas Concejal Metropolitano, en el cual remite “*el oficio No. MTOP-DVGT-20-134-OF de 10 de junio de 2020, del Ing. José David Recalde Rodríguez, Gerente Institucional del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quien remite una propuesta de normativa relacionada con el proyecto Metroférico*”, para que atienda lo solicitado, me permito informar a Usted que las recomendaciones expresadas en la referida propuesta han sido acogidas en el Proyecto de Ordenanza del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros del DMQ (SITP-DMQ), que fue remitido a la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano que usted muy acertadamente dirige mediante Oficio Nro. SM-2020-2181 del 02 de octubre de 2020, y al señor Alcalde Metropolitano Dr. Jorge Yunda, mediante Oficio Nro. SM-2020-2208 del 06 de octubre de 2020, para su conocimiento y con la finalidad de continuar con los procedimientos que viabilicen la aprobación del mencionado documento normativo.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Lcdo. Guillermo Eugenio Abad Zamora
SECRETARIO DE MOVILIDAD

Oficio Nro. SM-2020-2255

Quito, D.M., 13 de octubre de 2020

Referencias:

- SM-2020-0225

Anexos:

- 200610 MTOP-DVGT-20-134-OF (1).pdf
- 200609_proyecto_de_ordenanza Metroférico.pdf
- GADDMQ-DC-SMGI-2020-0274
- sm-2020-2208 se remite proyec SITPQ al alcalde_oct 2020.pdf

Copia:

Ingeniero

Jose David Recalde Rodriguez

Gerente Institucional 3

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Henry Hannibal Vilatuña Guaraca	hhvg	SM-DMPPM	2020-10-13	
Elaborado por: Maria Alexandra Ocaña Aldaz	maoa	SM-DMPPM	2020-10-13	
Revisado por: Henry Hannibal Vilatuña Guaraca	hhvg	SM-DMPPM	2020-10-13	
Aprobado por: Guillermo Eugenio Abad Zamora	geaz	SM	2020-10-13	

Oficio Nro. SM-2020-2208

Quito, D.M., 06 de octubre de 2020

Asunto: Alcance al Oficio Nro. SM-2020-2176, envío Proyecto de Ordenanza del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros del DMQ (SITP-DMQ)

Señor Doctor
Jorge Homero Yunda Machado
Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Con un atento y cordial saludo, y en alcance al Oficio Nro. SM-2020-2176 de 02 de octubre de 2020, en el cual se remite para su conocimiento el Proyecto de Ordenanza del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros del DMQ (SITP-DMQ), el mismo que incorpora los aportes de las reuniones y mesas de trabajo entre el personal técnico de la Secretaría de Movilidad y de las Empresas adscritas a esta (Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito) y los aportes recogidos en las mesas de trabajo de la Comisión de Movilidad, y conforme lo dispuesto en la Sesión Extraordinaria 047 de la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano de 30 de septiembre de 2020, al respecto me permito indicar lo siguiente:

Sírvame poner en su conocimiento señor Alcalde Metropolitano que, el presente proyecto de Ordenanza se ha trabajado sobre la propuesta remitida a su autoridad mediante oficio Nro. SM-2019-3417 de 25 de noviembre de 2019, el mismo que posteriormente fue puesto en consideración de la Comisión de Movilidad a través de oficio Nro. SM-2019-3765 de 17 de diciembre de 2019, y que sirvió de base para las discusiones realizadas en las mesas de trabajo previamente descritas, y que mediante Oficio Nro. SM-2020-2181 del 02 de octubre de 2020 se puso en conocimiento de los miembros de la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano y posteriormente mediante Oficio Nro. SM-2020-2190 de 05 de octubre de 2020 se remitió nuevamente toda la documentación en un formato descomprimido, y que se encuentra alojada en la nube para fácil acceso.

Por lo antes expuesto, y con la finalidad de continuar con los procedimientos correspondientes que viabilicen la aprobación de dicho proyecto normativo, me permito adjuntar por medio del presente, la documentación enviada con oficio Nro. SM-2020-2176 y de forma descomprimida en el siguiente link de descarga:

Oficio Nro. SM-2020-2208

Quito, D.M., 06 de octubre de 2020

<https://drive.google.com/drive/folders/15MyR2ZMjtMtS5uwRCXAQhUK8omrpHvki?usp=sharing>

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Lcdo. Guillermo Eugenio Abad Zamora
SECRETARIO DE MOVILIDAD

Anexos:

- SM-2019-3417.pdf
- SM-2019-3765.pdf
- SM-2020-2176.pdf
- SM-2020-2181.pdf
- SM-2020-2190.pdf

Copia:

Pubenza María Fuentes Flores
Jefa de Despacho

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Henry Hannibal Vilatuña Guaraca	hhvg	SM-DMPPM	2020-10-05	
Revisado por: Henry Hannibal Vilatuña Guaraca	hhvg	SM-DMPPM	2020-10-05	
Aprobado por: Guillermo Eugenio Abad Zamora	geaz	SM	2020-10-06	

ANEXO 5



**EJE TERRITORIAL
COMISIÓN DE MOVILIDAD**

Informe No. IC-O-CMO-2020-003

1. OBJETO DEL INFORME:

El presente documento tiene por objeto poner en conocimiento del Alcalde Metropolitano y del Concejo Metropolitano de Quito, el informe emitido por la Comisión de Movilidad el día miércoles 14 de octubre de 2020, respecto al proyecto de "Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)", para lo cual presentamos el siguiente análisis:

2. ANTECEDENTES E INFORMES TÉCNICOS:

2.1. Mediante oficio Nro. GADDMQ-AM-2019-0362-OF, de 25 de noviembre de 2019, el Alcalde Metropolitano, Dr. Jorge Yunda Machado, remitió a la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E), el proyecto de ordenanza objeto del presente informe.

2.2. Mediante Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-2287-O, de 28 de noviembre de 2019, la abogada Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E), procedió con la revisión del proyecto de ordenanza y señaló que: *"El proyecto de ordenanza en referencia cumple con los requisitos formales previstos en el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización - COOTAD, así como los de la Resolución del Concejo Metropolitano No. C074, es decir, se refiere a una sola materia, contiene exposición de motivos, considerandos y articulado"*.

2.3. En sesión No. 018 – Ordinaria, convocada mediante oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-2380-O, realizada el día miércoles 11 de diciembre de 2019, la Comisión de Movilidad, conoció el proyecto de ordenanza objeto del presente informe, y solicitó mediante Resolución No. 014-CMO-2019, numeral 1: *"Convocar mesas de trabajo, con la finalidad de analizar el proyecto de ordenanza en referencia, en dos temáticas puntuales: 1) Jurídica; y 2) Técnica"*; y, numeral 2: *"Previo a la convocatoria de las referidas mesas de trabajo, dispuso solicitar informes técnicos a la Secretaría de Movilidad, Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito e informe jurídico a la Procuraduría Metropolitana, para lo cual se adjunta el proyecto"*; así, como también, mediante Resolución 015-CMO-2019, resolvió: *"Solicitarle poner en conocimiento de todos los miembros del Concejo Metropolitano de Quito el proyecto de ordenanza de la referencia, y, mantenerlos"*



informados de toda la documentación que tenga directa relación con este proyecto, así como que sean convocados a las mesas de trabajo en las que se lo analizará”.

2.4. Mediante oficio No. GADDMQ-SGCM-2019-2526-O, de fecha 15 de diciembre de 2019, se procede, a petición de parte interesada, con la calificación al mecanismo de participación “Silla Vacía”, de los delegados de las organizaciones Unión de Operadoras de Transporte Público de Quito UNITRANS-Q.

2.5. Mediante oficio No. GADDMQ-SGCM-2019-2625-O, de fecha 23 de diciembre de 2019, se procede, en cumplimiento de la resolución 015-CMO-2020, de la Comisión de Movilidad, a poner en conocimiento del Concejo Metropolitano de Quito toda la información relacionada con el presente proyecto de ordenanza.

2.6. En sesión No. 019 – Extraordinaria, convocada mediante oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-2635-O, realizada el día jueves 02 de enero de 2020, la Comisión de Movilidad, mediante Resolución 001-CMO-2020, resolvió: *“Establecer cuatro mesas de trabajo, con la finalidad de analizar el proyecto de “Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)”, según las siguientes temáticas: 1. Legal; 2. Modelo tarifario; 3. Técnica administrativa; y, 4. Recaudo y sistema de pago”.*

2.7. Mediante oficio No. GADDMQ-SGCM-2019-0432-O, de fecha 29 de enero de 2020, se procede, a petición de parte interesada, con la calificación al mecanismo de participación “Silla Vacía”, de los delegados de la organización Cámara de Transporte Público Masivo de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

2.8. Mediante oficio Nro. CPCCS-SNCS-2020-0078-OF, de fecha 06 de marzo de 2020, el Ing. Alfaro Vallejo Echeverría, Subcoordinador Nacional de Control Social del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social notifica a la Municipalidad la conformación y acreditación de la veeduría ciudadana para: *“Determinar la estructuración del modelo tarifario incluidos los costos operacionales y la tarifa técnica referencial para el subsistema convencional, intra cantonal, urbano, combinado, rural, sistema de transporte del Metro de Quito, sistemas btr, alimentadores, taxis, camionetas y demás modalidades del sistema de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito”;* y, mediante oficio No. VMTDMQ-2020-003, el Ing. Óscar Ayerve, informa que ha sido designado Coordinador General de la Veeduría Ciudadana mencionada.

2.9. La Comisión de Movilidad analizó, discutió y procesó el proyecto de ordenanza en 22 sesiones y 8 mesas de trabajo, conforme el siguiente detalle:



Sesiones de Comisión

No. Actividad	Sesión	Tema abordado
1	018	Conocimiento del oficio No. GADDMQ-SGCM-2019-2287-0 de 28 de noviembre de 2019, mediante el cual, la Secretaría General del Concejo Metropolitano pone en conocimiento de la Comisión de Movilidad, el proyecto de "Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)".
2	019	Comisión general para recibir al señor Rodrigo Torres.
3	020	Mesa temática No. 01.
4	021	Mesa temática No. 02.
5	022	Mesa temática No. 03.
6	023	Mesa temática No. 04.
7	024 Reservada	Informe de la primera etapa de integración entre la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros de Quito.
8	025	Comisión general para recibir al representante de la Unión de Operadoras de Transporte Público de Quito "UNITRANS-Q.
9	030	Presentación de la Secretaría de Movilidad sobre la metodología a aplicar para la reestructuración de rutas y frecuencias.
10	031	Presentación de la Secretaría de Movilidad sobre el Sistema Integrado de Recaudo.
11	033	Informe de la Secretaría de Movilidad sobre el estado de implementación del Sistema Integrado de Recaudo.
12		Comisión general para recibir al representante de la Unión de Operadoras de Transporte Público de Quito "UNITRANS-Q.
13	035	Informe sobre el avance en la implementación del Sistema Integrado de Recaudo.
14		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).
15	036	Conocimiento del estado de operación del Sistema Integrado de Transporte.
16	038	Conocimiento del informe de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito sobre la estructuración jurídica, técnica y económico-financiera de la operación de la Primera Línea del Metro de Quito, que incluya el cronograma de ejecución del proceso de contratación pública respectivo, así como el correspondiente al inicio de dicha operación.
17	039	Conocimiento del estado de operación del Sistema Integrado de Transporte.
18	043	Conocimiento del oficio No. GADDMQ-DC-SMGI-2020-0007-M, de fecha 01 de agosto de 2020, mediante el cual el concejal Dr. Santiago Guarderas, remite el producto normativo del trabajo realizado por la mesa temática conformada en cumplimiento de lo dispuesto por los miembros de la Comisión de Movilidad en sesión No. 039 extraordinaria de 02 de julio de 2020.
19	045	Conocimiento de la gestión realizada por las mesas temáticas conformadas en virtud de la resolución adoptada por la Comisión de Movilidad en sesión No. 039 extraordinaria de 02 de julio de 2020.
20		Conocimiento del oficio No. VMT-DMQ-20-047 de 25 de agosto de 2020, suscrito por el Ing. Óscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría Ciudadana para la Determinación Tarifaria.
21	047	Continuación del análisis de los componentes del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito; y, resolución al respecto.
22	049	Análisis del proyecto de Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ), remitido por la Secretaría de Movilidad mediante oficio No. SM-2020-2190 de 05 de octubre de 2020; y, resolución al respecto.



Mesas de Trabajo

No. Actividad	Fecha de la Mesa de Trabajo	Tema abordado
1	13/02/2020	Análisis del modelo tarifario aplicable a la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros de Quito y Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.
2	07/07/2020	Análisis actual de las Rutas y Frecuencias del Distrito Metropolitano de Quito.
3	17/07/2020	Presentación del proyecto de ordenanza que propone la actualización tarifaria del Sistema Metropolitano de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, producto del trabajo realizado por la mesa temática conformada en cumplimiento de lo dispuesto por los miembros de la Comisión de Movilidad en sesión No. 039 extraordinaria de 02 de julio de 2020; y, análisis al respecto.
4	22/07/2020	Revisión del anteproyecto de ordenanza que propone la actualización tarifaria del Sistema Metropolitano de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, producto del trabajo realizado por la mesa temática conformada en cumplimiento de lo dispuesto por los miembros de la Comisión de Movilidad en sesión No. 039 extraordinaria de 02 de julio de 2020.
5	27/07/2020	Modelaciones de rutas y frecuencias.
6	29/07/2020	Revisión de la propuesta normativa reformativa del proceso de asignación de rutas y frecuencias del servicio de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito.
7	11/08/2020	Presentación y esquema de nuevas rutas y rutas de Alimentadores.
8	13/08/2020	Temática del Contrato de Operación.

2.10. La Comisión de Movilidad considerando la importancia de fomentar la participación ciudadana y transparentar el análisis del proyecto de ordenanza contó en las sesiones con la participación de las siguientes organizaciones de la sociedad civil: Braxton Cia. Ltda; Observatorio de Movilidad; Concejo Consultivo de la Secretaría de Movilidad; Cabildo Cívico; Federación de Barrios de Quito; Frente Popular de Pichincha; Comité de Derechos Humanos y Discapacidad; Experto en Movilidad y Estructura Tarifaria; Taski S.A.; Tecnotatsa; Covial; Cámara de Transporte Público Masivo de Pasajeros del DMQ; Fedecomip; Mujeres por el Cambio; FUOS-P; Juventud Revolucionaria Ecuatoriana; FEUE-TU.

2.11. En sesión Nro. 047 - Extraordinaria, realizada el 30 de septiembre de 2020, la Comisión de Movilidad, mediante resolución 030-CMO-2020, resolvió: Disponer a la Secretaría de Movilidad que, en el término de 3 días, remita a la Comisión de Movilidad, el proyecto de ordenanza en análisis, completamente depurado, incluyendo el procesamiento de todas las observaciones planteadas en la sesiones y mesas de trabajo realizadas para el efecto.

2.12. Mediante Oficios Nos. SM-2020-2181, de 02 de octubre de 2020 y SM-2020-2190, de 05 de octubre de 2020, suscritos por el Lcdo. Guillermo Abad Zamora, Secretario de Movilidad, se da cumplimiento a la Resolución mencionada en el numeral anterior, y remite el proyecto de "Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de



Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)", con el link para su descarga.

2.13. En sesión Nro. 049 - Extraordinaria, realizada el 14 de octubre de 2020, la Comisión de Movilidad consideró que luego del extenso y minucioso análisis del proyecto de ordenanza realizado en esta instancia, es oportuno que su debate se dé en el seno del Concejo Metropolitano, por lo cual con la presencia de todos sus miembros, y, por unanimidad, resolvió que éste conozca en primer debate el proyecto de "Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)", de iniciativa del Alcalde Metropolitano.

3. BASE NORMATIVA:

El artículo 47 número 3, de la Constitución de la República el Ecuador, determina: *"Rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos";*

El artículo 66 número 25, reconoce: *"El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características";*

El artículo 264 número 6, establece que: *"Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: (...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal";*

El artículo 266 establece, como una competencia exclusiva de los gobiernos de los distritos metropolitanos, que éstos: *"(...) ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales";*

El artículo 314, inciso segundo, dispone que: *"El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación";*

El artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en adelante COOTAD, *"(...) reconoce a los concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial";*



La letra q), del artículo 84 del COOTAD, dispone que: *"Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: "(...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de territorio. (...)"*;

La letra a), del artículo 87 del COOTAD, señala que al Concejo Metropolitano le corresponde: *"(...) a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones; (...)"*;

El artículo 130, inciso tercero, del COOTAD, señala que: *"A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal"*;

El artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito establece como finalidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, entre otras: *"(...) 2. Planificará, regulará y coordinará todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias..."*;

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

El artículo 30 número 4 de la LOTTTSV, señala que: *"Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar (...)"*.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

En el marco de sus competencias, la Comisión de Movilidad, resolvió que el proyecto de *"Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)"*, de iniciativa del Alcalde Metropolitano, Dr. Jorge Yunda Machado, sea conocido por el Concejo Metropolitano en primer debate, dejando constancia que los miembros de la Comisión de Movilidad, luego de analizarlo en 22 sesiones y 8 mesas de trabajo, por unanimidad coincidieron que ciertos aspectos resultan



fundamentales y por tanto deben ser recogidos en el proyecto, conforme constan en el siguiente apartado.

5. DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad, en Sesión Nro. 049 - Extraordinaria del 14 de octubre de 2020, luego de analizar la documentación que reposa en el expediente, el texto del proyecto de ordenanza, en 22 sesiones y 8 mesas de trabajo, amparada en los artículos 87 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; e, I.1.32 del Código Municipal, emite **DICTAMEN** para que el Concejo Metropolitano conozca en **PRIMER DEBATE** el proyecto de “*Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)*”, de iniciativa del Alcalde Metropolitano, Dr. Jorge Yunda Machado, cuyo texto se adjunta al presente documento, dejando constancia que los miembros de la Comisión de Movilidad, por unanimidad coincidieron que ciertos aspectos resultan fundamentales y por tanto deben ser recogidos en el proyecto, los cuales constan a continuación:

1. El Concejo Metropolitano establecerá la estructura tarifaria y el Alcalde Metropolitano fijará la tarifa en todos los casos.
2. La revisión de la tarifa debe atarse al cumplimiento de estándares de calidad que garanticen la mejora del servicio de transporte público. La tarifa que pague el ciudadano será por el servicio de transporte de calidad que reciba.
3. El pago por los servicios prestados a los operadores de transporte se realizará a través de un fideicomiso, modificando así la modalidad de cobro por la prestación de este servicio. En la ordenanza se deben incluir instrucciones básicas para la administración del fideicomiso.
4. La aplicación de la nueva tarifa estará condicionada a la suscripción de nuevos contratos de operación, cuyo modelo será incorporado como un anexo a la ordenanza, modelo que fue trabajado por la Comisión de Movilidad.
5. Se establecerán estímulos para la electromovilidad o para la adquisición de unidades amigables con el medio ambiente.
6. La ordenanza debe establecer de manera obligatoria la nueva estructura de rutas y frecuencias, la cual ha sido presentada por la Secretaría de Movilidad, estudiada en varias mesas de trabajo y acogida por la Comisión de Movilidad. Las rutas y frecuencias serán asignadas a través de un concurso público en el cual se invite a operadoras nacionales e internacionales, públicas y privadas.
7. La implementación del Sistema Integrado de Recaudo debe ser una condición para la integración del sistema de transporte.
8. En el contrato de operación se deberá garantizar la regularización de la situación laboral de los conductores y ayudantes.



9. Las operadoras públicas y privadas deberán garantizar la interoperabilidad de los mecanismos de recaudo que contraten para el efecto, con el Sistema Integrado de Recaudo, lo cual será condición para la integración del sistema de transporte.
10. Para el cálculo de la tarifa se deberán considerar los ingresos no operacionales que repercuten en el valor final de la tarifa a favor del ciudadano.

Previo al primer debate de este proyecto ante el Concejo Metropolitano, la Secretaría General del Concejo Metropolitano, solicitará a la Secretaría de Movilidad, Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros de Quito, Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y Procuraduría Metropolitana emitan los informes técnicos y jurídico correspondientes. Una vez recibidos los informes actualizados, la Secretaria General del Concejo Metropolitano pondrá en conocimiento del Señor Alcalde para los fines legales pertinentes.

6. SUSCRIPCIÓN DEL INFORME:

Los miembros de la Comisión de Movilidad abajo firmantes aprueban el día 14 de octubre de 2020 el Informe de la Comisión en los términos establecidos en la sesión extraordinaria No. 49, suscribiendo el presente documento por duplicado.

**SANTIAGO
MAURICIO
GUARDERAS
IZQUIERDO**

Firmado digitalmente por SANTIAGO MAURICIO GUARDERAS IZQUIERDO
Nombre de reconocimiento (DN): c=EC, o=BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, ou=ENTIDAD DE CERTIFICACION DE INFORMACION-ECIBCE, l=QUITO, serialNumber=0000417103, cn=SANTIAGO MAURICIO GUARDERAS IZQUIERDO
Fecha: 2020.10.15 20:43:27 -05'00'

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo
Presidente de la Comisión de Movilidad

Sr. Omar Cevallos Patiño
Vicepresidente de la Comisión

**ANALIA
CECILIA
LEDESMA
GARCIA**

Firmado digitalmente por ANALIA CECILIA LEDESMA GARCIA
Fecha: 2020.10.16 11:20:32 -05'00'

Mgs. Analía Ledesma García
Miembro de la Comisión

Abg. Mónica Sandoval Campoverde
Miembro de la Comisión



Firmado electrónicamente por:
**EDUARDO HUSSEIN
DEL POZO FIERRO**

Abg. Eduardo del Pozo Fierro
Miembro de la Comisión



CERTIFICADO DE LA VOTACIÓN:

El delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad certifica que ésta aprobó el presente Informe de Comisión en sesión No. 049 - Extraordinaria realizada el día miércoles 14 de octubre de 2020, con la siguiente votación de las y los concejales: A FAVOR: Abg. Eduardo del Pozo Fierro, Mgs. Analía Ledesma García, Abg. Mónica Sandoval Campoverde, Sr. Omar Cevallos Patiño y Dr. Santiago Guarderas Izquierdo.- total cinco votos (5); EN CONTRA: total cero (0); ABSTENCIÓN: total cero (0); y, EN BLANCO: total cero (0). CONCEJALES AUSENTES: total cero (0).

Quito D.M., 14 de octubre de 2020

Abg. Nelson Clemente Calderón Ruiz

Delegado de la Secretaría General del Concejo a la Comisión de Movilidad

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

Control de cambios:

Versión	Fecha	Revisión	Observaciones
6.13	08/09/2020	Actualización de parámetros de miras al Plan de operación PLMQ marzo 2021.	
6.14	15/09/2020	Equipo técnico SM, EPMMQ, EPMPQ.	Incorporación de observaciones reunión Martes 15/09/2020
6.15	16/09/2020	Equipo técnico SM, EPMMQ, EPMPQ.	Revisión terminología y aporte de la reunión del 15/09/2020 Puesta en formato
	17/09/2020	Equipo técnico SM, EPMMQ	Revisión de aporte y aclaraciones
6.16	18/09/2020	Equipo técnico SM, EPMMQ, EPMPQ.	
6.17	21/09/2020	Equipo técnico SM, EPMMQ.	Se revisaron los valores de tarifa indicados en la exposición de motivos, así como los anexos mencionados. Se incrementó un texto de incentivo general para las operadoras que presenten flota cero emisiones. Se eliminó definitivamente texto tachado de la anterior versión.
6.18	25/09/2020	Equipo técnico EPMPQ	Se proponen cambios de forma y fondo, conforme las facultades establecidas en el Código Municipal.
6.19	26/09/2020	Equipo técnico SM, EPMMQ, EPMPQ	Se revisó los articulados y se suprimieron artículos redundantes Se elimino y ajusto lo correspondiente a fase previa Se aumento la creación del fondo de movilidad.
6.20	28/09/2020	Equipo técnico SM, EPMMQ	Se adecuó el texto del proyecto con la última definición de eliminar la Fase Previa a la Integración. Se volvió a incorporar el Anexo 1. Se volvió a incorporar el Artículo IV.2.363 y anexo referente a la Tarifa Socialmente Justa por considerar una política esencial para la toma de decisiones del Concejo Metropolitano. Se mejoró la redacción de la Primera Transitoria. Incorporación del primer lineamiento del Modelo de Gestión en el Artículo IV.2.357. Se incorporó una frase en el Artículo IV.2.362 relacionada con la proporción máxima de 66% de la tarifa de transferencia respecto de la tarifa base.

CONTENIDO

ORDENANZA METROPOLITANA QUE CREA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (SITP-DMQ)	19
TÍTULO XIV	19
DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP-DMQ)	19
CAPÍTULO I	19
GENERALIDADES	19
Artículo IV.2.347.- Objeto	19
Artículo IV.2.348.- Ámbito	19
Artículo IV.2.349.- Definiciones:	20
CAPÍTULO II	21
INTEGRACIÓN DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS ..	21
SECCIÓN 1	21
DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP-DMQ)	21
Artículo IV.2.350.- Del Sistema Integrado de Transporte (SITP-DMQ):.....	21
Artículo IV.2.351.- Componentes del SITP-DMQ:.....	21
Artículo IV.2.352.- Subsistemas del SITP-DMQ	22
Artículo IV 2.353.- De la planificación del SITP-DMQ	22
Artículo IV.2.354.- De la Prestación del Servicio	22
Artículo IV.2.355.- Condiciones para la incorporación de flota no contaminante:.....	22
SECCIÓN 2	23
PROCESO DE INTEGRACIÓN	23
Artículo IV.2.356.- Proceso de integración.....	23
Artículo IV.2.357.- Integración Operacional:.....	23
Artículo IV.2.358.-Ajustes a las Fases de Integración:	24
CAPÍTULO III	25
RÉGIMEN TARIFARIO APLICABLE AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO -SITP-DMQ.....	25
SECCIÓN 1	25
DEL CÁLCULO DE LAS TARIFAS	25
Artículo IV.2.359.- Metodología para el cálculo de tarifas.....	25
Artículo IV.2.360 Componentes.	25
a) Costos Variables:	25
b) Costos Fijos.....	25

c) Costos Financieros:.....	25
d) Costos de Capital:.....	25
SECCIÓN 2	25
ESTRUCTURA TARIFARIA.....	25
Artículo IV.2.361.- Esquema de Tarifas sin integración.....	26
Artículo IV.2.362.- Esquema de Tarifas del SITP-DMQ.....	26
Artículo IV.2.363.- Nivel de tarifa socialmente justa.....	26
Artículo IV.2.364.- Forma de cobro	26
Fase Primera de Integración.....	26
1. Fase Segunda de integración y en adelante :.....	27
Artículo IV.2.365.- Forma de pago por contraprestación de servicios del SITP-DMQ	27
SECCIÓN 3	27
INGRESOS MONETARIOS AL SITP-DMQ Y SU DISTRIBUCIÓN.....	27
Artículo IV.2.366.- Mecanismo de recolección de los ingresos por tarifa.....	27
Artículo IV.2.367.- Otros ingresos no operacionales para el SITP-DMQ	27
Artículo IV.2.368.- Fideicomiso del SITP-DMQ	27
Artículo IV.2.369.- Fondo Metropolitano de Movilidad-Transporte Público:	27
DISPOSICIONES GENERALES.....	28
Primera. - Disposición Reformatoria Única.	28
Artículo (...). - Asignación de los Servicios del Plan de Reestructuración de Rutas.....	28
Artículo (...). – De la convocatoria pública.....	28
Artículo (...). – De la recepción de ofertas	28
Artículo (...). – Apertura de ofertas.....	28
Artículo (...). – Evaluación de ofertas.....	28
Artículo (...). – Notificación de resultados	29
Artículo (...). – Creación de nuevas rutas.....	29
Artículo (...).	29
Segunda.	29
Tercera.....	30
Cuarta.	30
Quinta.....	30
Sexta.	30
DISPOSICIONES TRANSITORIAS.....	30
Primera.	30
Segunda. -	30

Tercera.....	30
Cuarta	30
Quinta.....	31
Sexta	31
Séptima.....	31
Octava.....	31
DISPOSICIÓN DEROGATORIA	31
Única.....	31
DISPOSICIÓN FINAL.....	31

PROYECTO DE ORDENANZA

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El Consejo Nacional de Competencias, con Resolución Nro. 006-CNC-2012, de 26 de abril de 2012, resolvió transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, para lo cual clasificó a los gobiernos municipales en modelos de gestión, categorizando al Distrito Metropolitano de Quito en el modelo de gestión "A", encargando la competencia en planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. El Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución Nro. 003-CNC-2014, de 22 de septiembre de 2014, ratificó la Resolución antes indicada.

Así, desde el año 2015, 13 ciudades a nivel nacional han procedido a la revisión de tarifas de transporte público en el ámbito intracantonal. Se resalta que todos los municipios, catalogados en el modelo de gestión A, conforme la Resolución del Consejo Nacional de Competencias, con excepción del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, han establecido el valor de 30 centavos de dólar de los Estados Unidos de América como nueva tarifa a ser cobrada al usuario por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el ámbito intracantonal, y el Municipio de Loja que en el año 2015 fijó la tarifa por el servicio en 35 centavos de dólar.

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

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

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

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

- El levantamiento de información tanto de fuentes primarias, así como de fuentes secundarias. Se consideró la información proporcionada por las operadoras de transporte contrastándola con las encuestas realizadas por el consultor, se efectuó la investigación de costos en el mercado local respecto a vehículos, insumos y repuestos al por mayor y menor, de variables macroeconómicas, subsidios y compensaciones al transporte y políticas laborales; y, demás aspectos que inciden en los costos operacionales.
- La revisión de la estructura de costos de los cuatro subsistemas de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito (Metrobús-Q, Convencional Intracantonal Urbano, Metro y Cable), con el objetivo de calcular la tarifa técnica de cada uno y sus costos totales anuales. La tarifa técnica de cada subsistema corresponde al valor medio por viaje que es requerido para cubrir los costos operacionales de los servicios prestados. Mientras que la tarifa técnica de un viaje integrado entre subsistemas, que comprende varias etapas (ejemplo: Metro + Metrobús-Q), constituye la suma de los costos de cada una de las etapas.

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

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

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

Costos + Amortización de inversiones = Ingresos (Recaudo, Otros) + Subsidios/Compensaciones

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

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

El artículo II.2.320 de la Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, del Libro IV.2: De la Movilidad que forma parte del Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, hace referencia a la estructura tarifaria que será determinada por el Concejo Metropolitano en ejercicio de sus facultades, mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos producto del recaudo, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros. En concordancia con lo dicho, el artículo IV.2.325 del mismo cuerpo normativo, señala que para dicho fin, la Secretaría de Movilidad en su calidad de Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros será la responsable de actualizar y revisar la estructura de costos que permita calcular la tarifa técnica referencial en cada Subsistema y que cubra los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores del sistema de transporte público, bajo los principios establecidos en el artículo IV.2.320 ibídem. Por otro lado, la Disposición Transitoria Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 201 sancionada el 08 de febrero de 2018, aún vigente, encarga a la Secretaría de Movilidad poner a consideración de la Comisión de Movilidad la estructura tarifaria a ser aplicada en el DMQ que incluya la forma de integración, cobro y distribución de ingresos, así como el cronograma de implementación, y la seguridad social de todos los trabajadores del sistema, la misma que debe ser puesta en conocimiento del Concejo Metropolitano para su posterior aprobación, promulgación y cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores de transporte.

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

El Informe Técnico presentado por la Secretaría de Movilidad, establece que el 73% de la población usa el transporte público como modo de movilización

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

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

La Secretaría de Movilidad recomienda, que el tipo de tarifa más conveniente a aplicarse en la ciudad de Quito, cuando se implemente el Sistema Metropolitano de Transporte, contando con un sistema integrado de recaudo, es la denominada "Tarifa Variable o por transferencias", según la definición prevista en el artículo IV.2.315 de la Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, del Libro IV.2: De la Movilidad que forma parte del Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

Esta tarifa contempla que el usuario del transporte público integrado, pagará un valor adicional a la tarifa base por realizar una o varias transferencias o transbordos en los diferentes subsistemas de transporte, en una ventana de tiempo determinada¹ por el Administrador del Sistema.

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

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

A partir de ésta se obtiene la tarifa técnica con un costo por transferencia; la cual establece una tarifa base menor a la tarifa plana, para cada uno de los subsistemas, que sería la que pagarían los usuarios que realizan su viaje en una sola etapa (70% de los usuarios de transporte de la ciudad de Quito). El costo de

¹ Tiempo máximo para que una persona realice su viaje completo.

la transferencia resulta ser el valor que se requiere para llegar al total que debe obtenerse por el recaudo en los subsistemas que se integran, el cual sería pagado por los usuarios que realizarían dos o más transferencias (30% de los usuarios de transporte de la ciudad de Quito), que en muchos casos son quienes viven en zonas más alejadas con bajos niveles de ingreso.

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

Para la definición de la tarifa en la primera fase de integración entre los subsistemas Metro y Metrobús-Q (corredores a cargo de la empresa de Pasajeros), es decir para el inicio de operación del Metro de Quito, la Secretaría de Movilidad juntamente con la Empresa Metro de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, se elaboró un modelo de cálculo tarifario específico para el efecto. Los resultados de este cálculo se plasmaron en cuatro escenarios, siendo el escenario No. 3 el que se recomienda se aplique para esta fase. Dicho escenario establece que la tarifa base para utilizar el metro es de \$0.45 y de \$0.15 para integrarse con los corredores del Subsistema Metrobús-Q administrado por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros; mientras que la tarifa base para este subsistema Metrobús-Q administrado por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros es de \$0.35 y el valor por la transferencia al metro es de \$0.25. Consecuentemente la tarifa total de integración tiene un valor de \$0.60. Cabe indicar que esta tarifa no cubre todos los costos operacionales de los dos subsistemas integrados, debido a que las demandas esperadas en el subsistema Metro, no alcanza las demandas previstas, lo cual se concretará con la integración de todos los subsistemas en la siguiente fase. Por lo tanto, la Municipalidad deberá cubrir las diferencias no cubiertas por la recaudación de la tarifa a través del Fondo Metropolitano de Movilidad que se creará para el efecto.

Finalmente, con el objetivo de viabilizar la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros, es imprescindible contar con un

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

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

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

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

El DMQ es titular de la competencia exclusiva en materia de planificación, regulación y control en materia de tránsito y transporte terrestre en su jurisdicción territorial, de conformidad con el ordenamiento normativo vigente. Considerando que la estructura actual no es del todo adecuada, funcionalmente hablando, el SITP-DMQ requiere de una organización sistémica que sea concordante con su naturaleza intermodal que implica la integración tarifaria.

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

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que**, el art. 314 de la Constitución de la República («Constitución») determina que el Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. Además de ello, el mismo art. indica que, el Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación;
- Que**, de acuerdo con el núm. 25 del art. 66 de la Constitución, se reconoce y garantiza a las personas, el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad;
- Que**, el núm. 6 del art. 264 de la Constitución, en concordancia con el art. 266 ibidem, establece que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tienen la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio;
- Que**, el núm. 3 del art. 47 de la Constitución, reconoce a las personas con discapacidad rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos;
- Que**, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, en el literal b) de su artículo 54, prevé como función del gobierno descentralizado municipal el *“diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales”*. En el artículo 55 literales e) y f) de la norma ibídem establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal, *“crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;”* y, *“planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción”*; en concordancia con lo previsto en el literal a) del artículo 57, que como atribución del concejo municipal prevé *“El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones”*;
- Que**, el artículo 84 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, confiere a los Gobiernos de los Distritos Autónomos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial;
- Que**, el artículo 130 del COOTAD referente al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte señala en su inciso segundo que, a los gobiernos

autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal;

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

Que, los literales c), h) y k) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus competencias: *“(...) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; (...) h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector; (...) k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales”*;

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

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

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

- Que,** el Artículo 55 de la LOTTTSV, determina que: *“El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.”*
- Que,** el artículo 65 de la LOTTTSV, señala que *“El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intrarregional, interprovincial e internacional”*; en armonía con lo dispuesto en el artículo 66 ibídem, que define al servicio de transporte público Intracantonal, como aquel que opera dentro de los límites cantonales y por ende le corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;
- Que,** el literal a) del artículo 75 de la LOTTTSV, señala que: *“Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda: a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, para el ámbito intracantonal;”*.
- Que,** en el primer inciso del artículo 76 de la LOTTTSV, señala que *“El contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley; así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas. El contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el Reglamento.”*
- Que,** el artículo 201 literales a), e) y f) de la mencionada Ley Orgánica, determina que los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a: *“a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente; (...) e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y, f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos”*;
- Que,** el numeral 1 del artículo 60 del Reglamento a la LOTTTSV determina que el servicio de transporte Intracantonal es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales);
- Que,** en el artículo 66, del capítulo VIII, Títulos habilitantes de Transporte Terrestre, del reglamento a la LOTTTSV, determina que: *“Contrato de operación: es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales y acorde al proyecto elaborado, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas en los ámbitos y vehículos definidos en el*

artículo 63 de este Reglamento"; en armonía con lo dispuesto en el artículo 76 del reglamento ibídem que establece los requisitos mínimos que deben contener los contratos de operación.

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

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

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

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

Que, de conformidad con el art. IV.2.320 del Código Municipal, la estructura o régimen tarifado al que se sujetarán los usuarios por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro del Distrito

Metropolitano de Quito será el determinado por el Concejo Metropolitano, en ejercicio de sus facultades;

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

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

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

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

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

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

EXPIDE LA SIGUIENTE:

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

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

TÍTULO XIV

DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP-DMQ)

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II

INTEGRACIÓN DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

SECCIÓN 1

DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP-DMQ)

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

1. La integración física es la articulación que se produce en una infraestructura especializada para que los transbordos o transferencias entre los sistemas de transporte público se realicen de manera segura, coordinada, rápida e informada;
2. La integración tarifaria consiste en la adopción de una estructura de pagos de los servicios, conforme a la normativa legal vigente aplicable a todo el SITP-DMQ, aprobados por el Concejo Metropolitano de Quito y que forman parte de los Contratos de Operación correspondientes.
3. La integración de medios de pago es la utilización de varios medios tecnológicos para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios, que bajo las especificaciones técnicas únicas sean totalmente interoperables con el sistema integrado de recaudo, con la finalidad de facilitar la accesibilidad a los servicios de transporte, así como lograr la eficiencia en la recaudación y disponer de mejores niveles de información para la planificación del SITP.

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

- Administrador del sistema
- Ente gestor del SITP-DMQ o Autoridad Única del Transporte.
- Estructura tarifaria.

- Administrador de los ingresos operacionales y no operacionales (Fideicomiso).
- Fondo Metropolitano de Movilidad.
- Unidades de gestión operacional.
- Fiscalización de la operación.
- Subsistemas de transporte público.
- Operadores de los subsistemas de transporte público.
- Sistemas inteligentes de transporte (SIR, SAE, SIU).
- Infraestructura y equipamientos.

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

- Transporte convencional.
- Metrobús – Q (corredores tronco-alimentados – BRT-).
- Metro de Quito.
- Quito Cables.
- Otros que se incorporen.

Artículo IV 2.353.- De la planificación del SITP-DMQ: El diseño, planificación e implementación progresiva del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros del DMQ (SITP-DMQ), con su infraestructura y equipamientos, responderá a criterios de accesibilidad, equidad y perspectiva de género, debiendo precautelar y garantizar la conectividad, seguridad y libre movilidad de personas con movilidad reducida, grupos de atención prioritaria, mujeres, niños y niñas, sin distinción de su raza, etnia, sexo o género. El Administrador del Sistema diseñará estrategias permanentes con el fin de erradicar prácticas y hechos que limiten la oportunidad de acceder a los servicios del SITP-DMQ, para su ejecución obligatoria en cada uno de los Subsistemas.

Artículo IV.2.354.- De la Prestación del Servicio: El acceso y la permanencia a la prestación del servicio de transporte en cualquiera de los subsistemas del SITP-DMQ se encuentra condicionado al otorgamiento de contratos de operación, cuando el servicio se brinde por gestión delegada, y a autorizaciones, cuando el servicio se brinde por gestión directa, cumpliendo con las normas aplicables al SITP-DMQ.

Artículo IV.2.355.- Condiciones para la incorporación de flota no contaminante:

- Los buses nuevos que operen en las troncales de los corredores y sub troncales del Subsistema Metrobús-Q, serán exclusivamente de tecnología limpia. Los costos de inversión y operación deben ser cubiertos por el SITP-DMQ.
- La implementación paulatina de este tipo de vehículos que correspondan al Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ, se realizará de manera programada según el cronograma y condiciones que establezca la Secretaría de Movilidad de conformidad a la normativa que sobre Electromovilidad sea aprobada para el DMQ.

- En los concursos de selección de operadores para la asignación de los grupos o paquetes de rutas, se incentivará con puntuación adicional a las operadoras que presenten mayor cantidad de flota con tecnología amigable medio ambiente, lo cual estará especificado en las bases del concurso correspondiente.

SECCIÓN 2

PROCESO DE INTEGRACIÓN

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

1. Fase Primera de Integración: Integración de los subsistemas Metro y "Metrobús-Q".
2. Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,
3. Fase Tercera de Integración: Integración de cualquier otro subsistema de transporte público no existente en la actualidad en el DMQ.

En el Anexo No. 1 se describe el cronograma de implementación de las fases de integración.

Artículo IV.2.357.- Integración Operacional: La Secretaría de Movilidad realizará el proceso para la asignación de las nuevas rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ y su Modelo de Gestión, diseñados para el efecto, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio; así como, optimizar los costos de operación del sistema bajo los principios de accesibilidad universal, confiabilidad, complementariedad, seguridad, equidad, perspectiva de género y protección del medio ambiente.

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

La Secretaría de Movilidad, en coordinación con las Empresas Públicas Metropolitanas de Pasajeros y Metro de Quito, implementará la reestructuración de servicios troncales y alimentadores, considerando el principio de complementariedad y el necesario proceso de optimización del actual Subsistema Metrobús-Q. Dicha reestructuración se aplicará desde la Fase Primera de Integración del SITP-DMQ.

El Modelo de Gestión deberá considerar los siguientes lineamientos esenciales:

- Descripción de los procesos operativos de integración de los diferentes servicios de transporte público conforme a las fases de integración señaladas en la presente ordenanza y definición del Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ.
- Mecanismo de asignación de los servicios de transporte público que conforman el SITP-DMQ a operadoras unitarias, el mismo que se realizará mediante concurso público de grupos o paquetes rutas o servicios (troncales, subtroncales, alimentadoras, diagonales, transversales, y otras), para dar origen a los respectivos contratos de operación.
- Las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y mantener una certificación ISO referente a la calidad del servicio en el transporte público de pasajeros, en los plazos y condiciones señaladas en el contrato de operación.
- 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 un Fideicomiso custodio de dichos fondos, el cual distribuirá los pagos a las operadoras por la contraprestación de los servicios, de acuerdo con las instrucciones emanadas por el Administrador del Sistema en el contexto de los contratos que se establezcan.

Consecuentemente, los operadores dejarán de realizar los cobros de dinero en efectivo de los pasajes por parte de los usuarios, lo cual se realizará a través del SIR.

- Se definirá el procedimiento de aplicación de los esquemas tarifarios referente a los desplazamientos dentro del SITP-DMQ en sus diferentes fases de integración.

Artículo IV.2.358.-Ajustes a las Fases de Integración: El Administrador del Sistema podrá ajustar las fases de integración, en sus condiciones y plazos, siempre que se haya verificado con antelación el cumplimiento de los requisitos dispuestos para cada Subsistema.

CAPÍTULO III

RÉGIMEN TARIFARIO APLICABLE AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO -SITP-DMQ

SECCIÓN 1

DEL CÁLCULO DE LAS TARIFAS

Artículo IV.2.359.- Metodología para el cálculo de tarifas. – Para el Sistema Integrado de Transporte se tomará en cuenta los componentes de los costos de operación de los diferentes tipos y tecnologías de vehículos y la demanda reflejada en el número de pasajeros en un mismo periodo de tiempo, que se resume en la siguiente fórmula:

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

Para determinar los costos de operación de los diferentes tipos de servicios de transporte público, la Secretaría de Movilidad actualizará los valores de los componentes que constan en el Modelo Tarifario de cálculo que dispone y que se detallan en el siguiente artículo:

Artículo IV.2.360 Componentes. – Los componentes de los costos de operación de los servicios de SITP- DMQ, son los siguientes:

- a) Costos Variables:** Mantenimiento preventivo, correctivo, combustibles y/o energía eléctrica o la que corresponda a emisiones no contaminantes y neumáticos;
- b) Costos Fijos:** Mano de obra directa, indirecta, gastos de administración, obligaciones fiscales y operacionales; y, seguros;
- c) Costos Financieros:** Obligaciones con terceros sobre inversiones;
- d) Costos de Capital:** Tasa de rendimiento sobre las inversiones propias del operador.

El detalle de estos costos se encuentra en el Anexo 2 de la presente Ordenanza.

SECCIÓN 2

ESTRUCTURA TARIFARIA

Artículo IV.2.361.- Esquema de Tarifas sin integración: una vez que se haya verificado el cumplimiento de las condiciones de optimización operativas y laborales dispuestas en el Contrato de Operación, los usuarios, para acceder a los servicios de los Subsistemas de Transporte Urbano, Combinado, Rural y Metrobús-Q, deberán cancelar las tarifas definidas en el Anexo 3 de la presente Ordenanza.

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

Artículo IV.2.362.- Esquema de Tarifas del SITP-DMQ: La tarifa a aplicarse en el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, a partir de la Fase Primera de Integración, será la tarifa variable por etapas o transferencias, según el detalle contenido en el Anexo 4 de la presente Ordenanza.

Este esquema de tarifa implica que, el usuario del transporte público integrado tarifariamente, pagará la contraprestación del servicio en correspondencia con el número de etapas de su viaje, y dentro de una ventana de tiempo que será definido por el Administrador del Sistema. El valor de pago adicional por transferencia no podrá ser superior al 66% de la tarifa base.

Artículo IV.2.363.- Nivel de tarifa socialmente justa. – De conformidad con lo dispuesto en la LOTTTSV, las tarifas de transporte público al usuario deben ser socialmente justas. En ese contexto, los gastos en transporte de una familia de bajos recursos económicos no deben superar el 15% del salario básico unificado vigente (ver Anexo 5).

Artículo IV.2.364.- Forma de cobro: En el Sistema Integrado de Transporte, los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros podrán acceder a los siguientes métodos de pago:

Fase Primera de Integración: La forma de cobro o pago de la tarifa, en los servicios que se integren en esta fase, se realizará mediante el sistema integrado de recaudo (SIR) definido por la Municipalidad a través de la Secretaría de Movilidad.

En el caso del subsistema convencional y Metrobús-Q no integrado en esta fase, la forma de cobro o pago de la tarifa se realizará en efectivo y directamente en las unidades de transporte o en el punto de cobro, según corresponda hasta que se realice la integración. En el caso de implementarse una forma diferente de pago, éste se realizará conforme las instrucciones que el sistema instalado lo determine; en todo caso, los sistemas de recaudo cumplirán con la Norma Técnica emitida por la Secretaría de Movilidad.

Fase Segunda de integración y en adelante: La forma de cobro o pago de la tarifa en los servicios que se integren en esta fase, se realizará mediante el sistema integrado de recaudo (SIR) definido en la Primera Fase.

Artículo IV.2.365.- Forma de pago por contraprestación de servicios del SITP-DMQ: El Administrador o Administradora del Sistema definirá las formas y mecanismos del pago a los Operadores del SITP-DMQ, según lo establecido en el Modelo de Gestión con base a la determinación de los costos de operación de cada subsistema y tipología de vehículo, asociados a los grupos o paquetes de servicios asignados a las operadoras correspondientes.

SECCIÓN 3

INGRESOS MONETARIOS AL SITP-DMQ Y SU DISTRIBUCIÓN

Artículo IV.2.366.- Mecanismo de recolección de los ingresos por tarifa.- A través del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), esto es: medios electrónicos de pago, equipos de validación, equipos de recarga de los medios electrónicos de pago y atención, software respectivo, y demás detalles establecidos en el Artículo IV.2.236 del Código Municipal para el DMQ y definido por la Secretaría de Movilidad en la Norma Técnica emitida para el efecto, se recolectará el dinero correspondiente a la recaudación de las tarifas de los viajes realizados en el Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ, mismo que deberá ser transferido al fideicomiso creado para el efecto.

Artículo IV.2.367.- Otros ingresos no operacionales para el SITP-DMQ. - Se refieren a los ingresos monetarios provenientes de otras fuentes como: publicidad, multas, peajes, subsidios o aportes municipales (en el caso de que los ingresos no cubran los costos de operación), entre otros.

Artículo IV.2.368.- Fideicomiso del SITP-DMQ. – Es el mecanismo legal mediante el cual se le delega la administración de los ingresos provenientes del Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ, siendo estos los fondos operacionales y los transferidos desde el Fondo Metropolitano de Movilidad en beneficio de los operadores de ese sistema, conforme a las instrucciones que el Administrador del Sistema le instruya dentro de las condiciones constantes el respectivo contrato.

Dentro de las funciones que se conferirán al Fideicomiso, 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. En el caso de existir déficit para ejecutar los pagos respectivos, solicitará al Fondo Metropolitano de Movilidad los recursos faltantes.

Artículo IV.2.369.- Fondo Metropolitano de Movilidad-Transporte Público: Con la finalidad de garantizar la sustentabilidad y continuidad del SITP-DMQ para la ciudadanía y

realizar nuevas inversiones para la mejora del servicio de transporte público del SITP-DMQ, se crea el Fondo Metropolitano de Movilidad referido en el Artículo IV.2.376, cuyos ingresos monetarios serán trasladados al fidecomiso a pedido de éste previo a la validación por el Administrador del Sistema, si el caso así lo requiere. El financiamiento de este fondo provendrá de recursos obtenidos del sistema metropolitano de movilidad y de otras fuentes no operacionales que para el efecto se determinen.

DISPOSICIONES GENERALES

Primera. - Disposición Reformatoria Única. - Sustitúyase el artículo IV.2.23 Del procedimiento de delegación a la iniciativa privada del Código Municipal por los artículos precedentes:

Artículo (...). - **Asignación de los Servicios del Plan de Reestructuración de Rutas:** La asignación de las nuevas rutas del SITP-DMQ se realizará a través de un concurso Público de los grupos o paquetes de servicios que fueron definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas, a través de los siguientes pasos:

1. Convocatoria pública.
2. Recepción de ofertas.
3. Apertura de ofertas.
4. Evaluación de ofertas.
5. Notificación de resultados

Artículo (...). – **De la convocatoria pública.** – La convocatoria pública se realizará en el portal institucional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la misma que contendrá toda la información relativa a las rutas, condiciones establecidas para participar en el proceso, parámetros y metodología con la que se procederán a evaluar las ofertas y el cronograma de ejecución del proceso.

Artículo (...). – **De la recepción de ofertas.** – Las ofertas podrán ser presentadas por todos los interesados, nacionales o extranjeros, que cumplieren las condiciones establecidas para el efecto en el formato establecido por el Administrador o Administradora del Sistema, dentro del periodo habilitado en la convocatoria adjuntando toda la documentación de respaldo.

Artículo (...). – **Apertura de ofertas.** – El Administrador o Administradora del Sistema conformará una Comisión Técnica que procederá a abrir las ofertas recibidas en acto público, de manera física o virtual, conforme resultare procedente y siempre garantizando la adecuada difusión. Todas las ofertas que cumplieren las condiciones mínimas requeridas deberán ser publicadas en el portal institucional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo (...). – **Evaluación de ofertas.** – La Comisión Técnica procederá con la calificación de todas las ofertas, conforme los parámetros y metodología establecidos para el efecto, de lo cual emitirá un informe técnico de resultados.

Cada una de las fases del proceso, serán conocidas y observadas por la Comisión Metropolitana Anticorrupción y los entes calificados, a fin de garantizar la transparencia del proceso.

Artículo (...). – **Notificación de resultados.** – El Administrador o Administradora del Sistema procederá a notificar los resultados del concurso a cada uno de los oferentes a través del acto administrativo correspondiente.

Luego del artículo precedente, incorpórese uno al tenor del siguiente texto:

Artículo (...). – **Creación de nuevas rutas.** – Luego de haberse realizado la Asignación de Servicios correspondiente al Plan de Reestructuración de Rutas, el Administrador o Administradora del Sistema podrá determinar la creación de nuevos servicios, exclusivamente cuando se comprobare, a través de los respectivos informes técnicos, la necesidad de cubrir una nueva demanda de transporte público. Para el efecto, el procedimiento será el siguiente:

1. Convocará a las Operadoras de Transporte Público que sean titulares de los Contratos de Operación en los sectores de influencia del grupo de servicios asignados para que analicen la incorporación de un nuevo servicio.
2. Durante un plazo no mayor a noventa días calendario las Operadoras de Transporte y el Administrador del Sistema buscarán un acuerdo que permita implementar el nuevo servicio, lo que implicará la correspondiente modificación del Contrato de Operación vigente. Las condiciones de remuneración de dichos servicios se realizarán conforme a los estándares que estén vigentes en el SITP-DMQ.
3. En caso de que el Administrador o Administradora del Sistema y las Operadoras de Transporte no pudieren llegar a un acuerdo satisfactorio en el plazo previsto en el inciso anterior, se realizará el proceso de licitación pública correspondiente.
4. El Administrador o Administradora del Sistema y el oferente ganador del proceso de licitación, suscribirán el Contrato de Operación correspondiente, o la modificatoria del existente, según sea el caso.

Artículo (...). – Se podrán modificar las condiciones de los servicios de Transporte Público establecidos en los correspondientes contratos de operación, siempre que el Administrador o Administradora del Sistema justifique técnica y socialmente dicha modificación, lo cual implicará la respectiva modificación de los anexos técnicos de los contratos suscritos.

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

Tercera. El Administrador o Administradora del sistema establecerá la metodología y los mecanismos de cálculo para la distribución de los ingresos operacionales y no operacionales a los operadores del SITP-DMQ, como pago por la prestación de sus servicios, el cual será comunicada con 30 días de anticipación al fideicomiso para que prevea las acciones necesarias y evitar la suspensión de los pagos a las operadoras.

Cuarta. - La metodología que se aplicará para el cálculo del costo de operación de cada Subsistema de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, consiste en correr el Modelo Tarifario, disponible en la Secretaría de Movilidad, en el cual se establecen en detalle los componentes generales descritos en el artículo IV.2.365 de la presente ordenanza.

El modelo incluye los siguientes subsistemas de transporte público: "Convencional Intracantonal Urbano", "Combinado y Rural"; "Metrobús-Q" (Corredores tronco-alimentados tipo BRT); "Metro de Quito", "Quito Cable", y los que se adicionen posteriormente de forma modular.

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

Sexta. - Para la Fase Primera de Integración se utilizará el cálculo tarifario basado en un modelo de integración específico, elaborado de manera conjunta entre la Secretaría de Movilidad, las Empresas Públicas Metropolitanas Metro y de Transporte de Pasajeros, debido a que el modelo general que dispone la Secretaría de Movilidad se encuentra en proceso de actualización.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. – La Secretaría de Movilidad en el plazo de 180 días establecerá la metodología para futuras actualizaciones de las tarifas técnicas de los servicios del SITP-DMQ.

Segunda. - La Secretaría de Movilidad en el plazo de 30 días emitirá el cronograma de implementación del Modelo de Gestión del SITP-DMQ.

Tercera. - La Secretaría de Movilidad en el término de 30 días emitirá el Manual de Indicadores de Calidad de servicio de transporte público de pasajeros establecido en Artículo IV.2.357 de la presente ordenanza, y el procedimiento para la certificación ISO de calidad de servicio de Transporte Público de Pasajeros.

Cuarta. . – La Secretaría de Movilidad en el término de 120 días contados a partir de la promulgación de la presente ordenanza, elaborará un modelo de contrato de operación para aplicarlo a las operadoras que resulten ganadoras de los concursos públicos de asignación de los grupos o paquetes de rutas

definidos en el Modelo de Gestión para la reestructuración de rutas en el contexto del SITP-DMQ.

Quinta. - La Secretaría de Movilidad, en el plazo de hasta 90 días, implementará mediante acto normativo el Comité de Usuarios conformado por delegados de Universidades, Organizaciones ciudadanas relacionadas con la movilidad, expertos en movilidad, quienes haciendo uso del derecho de control social, verificarán el cabal cumplimiento de los parámetros de calidad del servicio estipulados en el contrato de operación y la presente Ordenanza.

Sexta . - La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, que es parte del Subsistema "Metrobús-Q", establecerá los procedimientos necesarios para la implementación de un plan de ejecución para la reestructuración de ésta en el plazo de 90 días a partir de la promulgación de la presente ordenanza, mismo que será aprobado por el Directorio de la EPMPQ y de cumplimiento obligatorio.

Séptima . - En el plazo de 180 días, la Secretaría de Movilidad realizará el proceso de implementación del Fideicomiso del SITP del DMQ.

Octava – Encárguese a la Alcaldía Metropolitana en el plazo de 90 días la instrumentalización del Fondo Metropolitano de Movilidad creado mediante la presente ordenanza.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única. -Deróguese el artículo IV.2.11 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

DISPOSICIÓN FINAL

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

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