



**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN No. 053 – EXTRAORDINARIA  
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**

**MIÉRCOLES 18 DE NOVIEMBRE DE 2020**

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 16h03 del 18 de noviembre de 2020, conforme a la convocatoria efectuada el 17 de noviembre de 2020, se lleva a cabo, de manera virtual, por medio de la plataforma “Microsoft Teams”, la sesión No. 053 - 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: Darío Cahueñas Apunte, Eduardo del Pozo Fierro, Mónica Sandoval Campoverde y Santiago Guarderas Izquierdo.

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
<b>Santiago Guarderas Izquierdo</b>	1	
<b>Omar Cevallos Patiño</b>		1
<b>Mónica Sandoval Campoverde</b>	1	
<b>Eduardo del Pozo Fierro</b>	1	
<b>Darío Cahueñas Apunte</b>	1	
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>1</b>

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios: Marcelo Narváez, Guillermo Abad, Andrés Samp Pedro, Pablo Muñoz, Jacqueline Arias, Henry Vilatuña y Jessica García de la Secretaría de Movilidad; Andrea Flores, Gustavo Hinostroza, María Elena Cano y Fabián Espinoza de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Santiago Jaramillo de la Procuraduría Metropolitana; Edison Yáñez y Jonathan Bravo de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; Hernán Romo del Comité de Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Manolo Ochoa de la Secretaría General del Concejo Metropolitano; Hernán Bedoya, asesor del concejal Omar Cevallos Patiño; Patricia Andrade Baroja y Gabriela Mendieta, asesoras del concejal Santiago Guarderas Izquierdo; Fernando Alvarado, asesor de la concejala Mónica Sandoval Campoverde; Geovanna Guerra, asesora del concejal Darío Cahueñas Apunte; Susana Añasco, asesora del concejal Eduardo del Pozo Fierro; y, Sebastián Nader, asesor de la concejala Soledad Benítez Burgos.

Además, se registra la presencia de los siguientes ciudadanos acreditados al mecanismo de participación de Silla Vacía: Ney Jiménez, acreditado de la Organización Cámara de



Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito; Jorge Yánez Romero de la Organización UNITRANS-Q; y, Oscar Ayerve, coordinador de la Veeduría para la determinación del modelo tarifario, calificada como Silla Vacía.

También se registra la presencia de los siguientes ciudadanos: Willan Díaz de la Organización UNÁMONOS; y, Alexander Tibanlombo, activista y promotor de derechos de personas con discapacidad.

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 siguientes representantes ciudadanos:

- Sr. Alexander Tibanlombo, activista y promotor de derechos de personas con discapacidad.
- Sr. Willan Antonio Diaz, Director Ejecutivo de UNAMONOS.

2.- Análisis de las observaciones recibidas en primer debate al proyecto de “Ordenanza Metropolitana Reformativa al Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito que establece la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros”; y, resolución al respecto.

## DESARROLLO DE LA SESIÓN

**Primer punto: Comisión general para recibir a los siguientes representantes ciudadanos:**

- **Sr. Alexander Tibanlombo, activista y promotor de derechos de personas con discapacidad.**

**Siendo las 16h05 ingresa a la sesión virtual el concejal Omar Cevallos Patiño.**

El Sr. Alexander Tibanlombo, activista y promotor de derechos de personas con **discapacidad**, agradece a la Comisión de Movilidad por la apertura para recibirlo. Señala que antes del incremento de pasajes los transportistas deben brindar un buen servicio a los grupos de atención prioritaria. Explica que el servicio de transporte brindado es pésimo, no es accesible e inclusivo, y que los conductores y ayudantes no están capacitados para tratar con personas con discapacidad.

El **concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, señala que la Comisión de Movilidad se ha caracterizado por tener la disposición de recibir los criterios de todos los ciudadanos que lo requieran. Explica que el proyecto de ordenanza cuenta con dos artículos que buscan



terminar con algunos de los problemas expuestos. Detalla que la actualización de la tarifa de transporte está sujeta a unas condiciones de mejora del servicio, sin lo cual no puede concretarse el incremento de ésta. Finaliza comentando que ha conversado con la Gerente de la Empresa de Pasajeros para que se realicen procesos de sensibilización sobre la situación que atraviesan los grupos de atención prioritaria.

**El concejal Omar Cevallos Patiño**, detalla que el tema del trato y consideración a personas con capacidades diferentes es constante en algunas normativas, sin embargo, menciona que debería existir una política de fiscalización para que todo esto se cumpla. Explica que ha habido una absoluta falta de planificación previa, lo cual hace muy complejo la movilización de personas con capacidades diferentes. Finaliza comentando que luego de aprobada la ordenanza se deberá realizar un seguimiento a este tema.

- **Sr. Willan Antonio Diaz, Director Ejecutivo de UNAMONOS.**

**El Sr. Willan Antonio Diaz, Director Ejecutivo de UNAMONOS**, menciona como antecedente que desde hace más de 25 años vienen haciendo observaciones al tema de transporte público, trolebús, taxis, transporte urbano, etc. Explica que existe mucha discriminación y mal trato por parte de los recaudadores y guardias, respecto de las personas con discapacidad. Comenta que han realizado varias sugerencias que no han sido tomadas en cuenta. Finaliza comentando que los buses convencionales no respetan la tarifa preferencial y que no se detienen para recogerlos, por lo que solicita se impartan cursos de sensibilización.

**El concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, indica que son muy justos los reclamos de los ciudadanos participantes de la Comisión General. Detalla que se compromete a realizar una reunión con la Secretaría de Movilidad, Agencia Metropolitana de Tránsito, Empresa de Pasajeros, Empresa del Metro de Quito, para tratar específicamente el tema de los grupos vulnerables y con discapacidad. Finaliza agradeciendo la importante participación de la ciudadanía.

**La Abg. Andrea Flores, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito**, indica que en la empresa a la que representa ha venido trabajando para tomar los correctivos necesarios en busca de brindar un mejor servicio. Detalla que han tomado contacto con CONADIS y la Defensoría del Pueblo para que ofrezcan una capacitación en el trato a los usuarios con discapacidad o condiciones físicas diferentes.

**Segundo punto: Análisis de las observaciones recibidas en primer debate al proyecto de “Ordenanza Metropolitana Reformatoria al Libro IV.2 del Código Municipal para el**



**Distrito Metropolitano de Quito que establece la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros”; y, resolución al respecto.**

**La Abg. Patricia Andrade Baroja, asesora de la Vicealcaldía,** inicia la presentación de la matriz trabajada por la presidencia de la Comisión con el apoyo de la mesa de trabajo realizada en días anteriores con todos los involucrados. Finaliza explicando que se recibió la síntesis de las observaciones que realiza la Secretaría del Concejo, así como también, las observaciones presentadas por escrito por los concejales Orlando Núñez, Bernardo Abad y Soledad Benítez, la veeduría ciudadana y los operadores de Calderón.

**El Ing. Oscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría para la determinación tarifaria y representante principal del mecanismo de participación Silla Vacía en representación de dicha veeduría,** señala que muchas de las observaciones realizadas por su persona en primer debate no han sido contempladas dentro del resumen de su intervención. Detalla que uno de los temas importantes que aún no tiene claridad suficiente es sobre la demanda del servicio, puesto que la información data del 2016, es decir, está desactualizada. Menciona que se está omitiendo la información de que las operadoras han recibido más de 75 millones de dólares. Explica que le preocupa que hay valores inflados intencionalmente. Finaliza solicitando la eliminación de la referencia en los considerandos que hace alusión a una supuesta falta de revisión de tarifa.

**La Abg. Patricia Andrade Baroja, asesora de la Vicealcaldía,** explica que en la mesa de trabajo se analizaron todas las observaciones constantes en el documento de la Veeduría, presentado por escrito, por lo que el tratamiento dado a cada una de las observaciones a las que se refiere el Ing. Oscar Ayerve constan en la matriz en el lugar que les corresponde según el articulado.

**La Abg. Patricia Andrade Baroja, asesora de la Vicealcaldía,** indica que se eliminó de la exposición de motivos las referencias que constaban respecto de que no ha habido un alza a la tarifa desde el año 2003. Explica que esta eliminación se da en virtud de lo observado por el Ing. Ayerve, cuando hizo alusión al tema de las compensaciones entregadas. Finaliza detallando que esas referencias ya no existen en la exposición de motivos.

**La Abg. Patricia Andrade Baroja, asesora de la Vicealcaldía,** señala que minutos antes de iniciar con esta sesión, se notificó el informe de la Secretaría de Movilidad, mediante el cual se absuelven todas las consultas y observaciones, incluidas las de la veeduría, por lo que solicita se considere dar la palabra al Secretario de Movilidad o a algún técnico delegado.



**El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, señala que, en efecto, se ha remitido el informe que responde a cada una de las observaciones que han hecho los señores concejales y la veeduría.

**El Arq. Marcelo Narváez, de la Secretaría de Movilidad**, inicia su exposición sobre el tema de la demanda, señalando que, de pronto, han existido algunas confusiones de cómo se lo ha venido manejando. Explica que en el año de 2017 fue contratada la consultoría denominada “Actualización del modelo de demanda del DMQ”. Detalla que este estudio que explica la metodología y los datos que son comprobables, ha sido entregado a la veeduría.

**(Se adjunta como anexo 1, el documento presentado por la Secretaría de Movilidad).**

**El concejal Omar Cevallos Patiño**, inicia su intervención consultando si el cálculo que se está realizando es a la fecha, ¿Qué pasará con ese cálculo a futuro?

**El Arq. Marcelo Narváez, de la Secretaría de Movilidad**, indica que en el modelo tarifario que se ha venido trabajando, producto de otra consultoría, se lo hace con una percepción de 90 pasajeros, valor que no sobrepasa el número de pasajeros permitidos. Detalla que se ha tomado una proyección de demanda que ya existía, pues la misma proyecta un crecimiento del 1.7%. Finaliza comentando que, atendiendo las observaciones realizadas, se acogió la consultoría del 2017 de actualización de la demanda, en la que se proyectó los años de 2020, 2025, 2030, 2035 y 2040.

**El Ing. Oscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría para la determinación tarifaria y representante principal del mecanismo de participación Silla Vacía en representación de dicha veeduría**, expresa que es evidente la habilidad del funcionario para tratar de confundir aplicando criterios de dos informes. Detalla que tiene serias dudas de la información que están entregando los funcionarios de la Secretaría de Movilidad, pues, a su criterio, se estaría intentando favorecer a los operadores. Finaliza explicando la necesidad de que sea una comisión independiente la que entregue a la Comisión y a la ciudad cifras transparentes.

**El Sr. Ney Jiménez, acreditado al mecanismo de participación Silla Vacía, en representación de la Cámara de Transporte Público de Pasajeros del DMQ**, manifiesta que la mejora de la calidad del sistema de transporte de Quito es urgente, conforme lo demostraron las personas que participaron de las Comisiones Generales. Propone que la estructura tarifaria sea manejada de manera transparente y pública por la autoridad, a través de los estamentos competentes. Finaliza sugiriendo que este proceso sea realizado posterior





a la sanción de la ordenanza, para permitir una amplia participación de todos los sectores, en honor a la transparencia.

**El Arq. Marcelo Narvárez, de la Secretaría de Movilidad,** señala que el modelo de demanda fue realizado por una consultoría contratada por el Banco Mundial. Explica que el software es el del año 2016, pero que todavía sirve, puesto que lo único que se utiliza es el sistema, no los datos. Finaliza detallando que el sistema se lo hace correr con datos actualizados.

**El Ing. Oscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría para la determinación tarifaria y representante principal del mecanismo de participación Silla Vacía en representación de dicha veeduría,** comenta que este es un tema muy sensible. Detalla que es muy adecuado, para conocer realmente la demanda, la utilización de la tecnología, así como también, la forma para determinar el número correcto de pasajeros. Finaliza comentando que los datos entregados por los funcionarios no son transparentes y que están induciendo al error a los concejales.

**El concejal Omar Cevallos Patiño,** menciona que se debería acoger la sugerencia del Ing. Oscar Ayerve, en el sentido de que la Secretaría de Movilidad debería emitir un informe absolutamente claro para saber lo que se va a aprobar con este proyecto de ordenanza. Finaliza explicando que de esa forma se salvaría posibles responsabilidades ante los entes de control locales y nacionales.

**El concejal Santiago Guarderas Izquierdo,** solicita que la Secretaría de Movilidad recoja todas las inquietudes planteadas por el Ing. Oscar Ayerve, en representación de la Veeduría. Finaliza explicando que, si no se absuelven todas las inquietudes presentadas por los ciudadanos acreditados a Silla Vacía, llegará el segundo debate y seguirán en la misma posición.

**El Ing. Edison Yáñez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito,** señala que es importante tener claro que, si bien los modelos tradicionales para definir la tarifa manejan mucho el tema de costos, esos modelos no tratan nunca el tema de la calidad que es fundamental. Detalla que el transporte público es un sistema que no puede ser almacenado, por eso es la importancia de mantener bien calculado las frecuencias. Finaliza explicando que si se eleva mucho la demanda se llevará a la gente como sardina en lata, por ende, es importante mirar el índice de confort también y no solo los costos.

**El concejal Eduardo del Pozo Fierro,** manifiesta que lo que se tiene que buscar como Municipio y dentro de la ordenanza es la eficiencia de la Empresa de Pasajeros. Detalla que es importante considerar que cerca de 43 unidades han llegado a su vida útil, por consiguiente, la Municipalidad deberá renovar y no se tiene los recursos. Finaliza



sugiriendo se busque al interior de la empresa los mecanismos más adecuados para disminuir los costos operativos.

**La concejala Mónica Sandoval Campoverde**, detalla que se debe considerar que la Empresa de Pasajeros tiene una carga laboral importante. Explica que, de la manera en la que se está estructurando el proyecto de ordenanza, se está garantizando la existencia de la Empresa. Finaliza mencionando que está completamente de acuerdo con lo manifestado por el concejal Del Pozo, en el sentido de que la empresa debe ser eficiente y optimizar todos los recursos.

**El concejal Omar Cevallos Patiño**, señala que la Empresa de Pasajeros ha tenido años críticos, por varias razones, las cuales están siendo subsanadas en este proyecto de ordenanza. Explica que, al contar con el sistema integrado de recaudo se eliminará la famosa evasión y la falta de conciliación entre los pasajeros y los ingresos. Finaliza solicitando que el texto del proyecto de ordenanza se revise con la idea de buscar mejorías en el sistema y, sobre todo, en la Empresa de Pasajeros.

**El concejal Eduardo del Pozo Fierro**, solicita se entregue el informe de costo por kilómetro que se está generando principalmente en los corredores, para tener una perspectiva clara del tema. Detalla que el subsidio que se está planteando en esta Ordenanza, cerca de 40 millones, no están considerados en el presupuesto 2021. Finaliza mencionando que existe un déficit de 20 millones aproximadamente en la Empresa de Pasajeros.

**El Sr. Hernán Romo, Secretario General del Comité de Empresa de la EPMTPO**, menciona que efectivamente la troncal del Trolebús está llegando a su vida útil de 25 años. Detalla que el corredor oriental está llegando recién a los 10 años. Menciona que, en el año 2003, cuando se fijó la tarifa de 0.25 centavos, fue la última vez que se revisó la tarifa. Explica que el Municipio de Quito se hizo cargo de subsidiar el pasaje, ya que el mencionado rubro no cubría la operatividad de la Empresa. Finaliza indicando que el dinero que ingresará servirá para subsidiar el pasaje, bacheo, mantenimiento, etc.

**La Abg. Andrea Flores, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito**, señala que como empresa pública, el servicio de transporte se brinda a través de dos mecanismos, por gestión directa y por gestión delegada. Detalla que respecto del requerimiento del concejal Eduardo del Pozo, sobre el costo por kilómetro, es una información que ya está incluida en los informes que la Secretaría de Movilidad ha presentado para justificar y motivar la revisión tarifaria.



El concejal **Santiago Guarderas Izquierdo**, menciona que le queda una duda respecto del tema del fideicomiso, por lo que pregunta: ¿El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tendría mayoría en el Fideicomiso conforme los términos del contrato?

El **Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, indica que, efectivamente, el Fideicomiso debería contar con una participación mayoritaria del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para evitar así, posibles inconvenientes en el futuro.

La concejala **Mónica Sandoval Campoverde**, considera que es absolutamente indispensable que el Municipio tenga la mayoría en el Fideicomiso, pues, a su criterio, eso asegura de alguna manera la distribución correcta de los recursos. Finaliza indicando que tener el control sobre la asignación y distribución de los valores recaudados por la tarifa es absolutamente necesario.

**(Se adjunta como anexo 2, la matriz de observaciones presentada por la presidencia de la Comisión).**

El presidente de la Comisión, concejal Santiago Guarderas Izquierdo, suspende la sesión, siendo las 19h02 minutos con la presencia de los siguientes concejales:

REGISTRO ASISTENCIA – SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
<b>Santiago Guarderas Izquierdo</b>	1	
<b>Omar Cevallos Patiño</b>	1	
<b>Mónica Sandoval Campoverde</b>	1	
<b>Eduardo del Pozo Fierro</b>	1	
<b>Darío Cahueñas Apunte</b>	1	
<b>TOTAL</b>	5	0

## REINSTALACIÓN

**VIERNES 20 DE NOVIEMBRE DE 2020**

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 17h07, del 20 de noviembre de 2020, conforme a la convocatoria efectuada el 19 de noviembre de 2020, se lleva a cabo, de manera virtual, por medio de la plataforma “Microsoft Teams”, la continuación de la sesión No. 053 extraordinaria de la Comisión de Movilidad, presidida por el concejal Santiago Guarderas Izquierdo.





Por disposición del presidente de la Comisión, se procede a constatar el quórum reglamentario en la sesión virtual, mismo que se encuentra conformado por los siguientes concejales: Darío Cahueñas Apunte, Mónica Sandoval Campoverde 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	
Eduardo del Pozo Fierro		1
Darío Cahueñas Apunte	1	
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>2</b>

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios: Marcelo Narváez, Guillermo Abad, Andrés Sampredo, Jacqueline Arias y Henry Vilatuña de la Secretaría de Movilidad; Andrea Flores, Gustavo Hinostroza y María Elena Cano de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Santiago Jaramillo de la Procuraduría Metropolitana; Edison Yánez y Jonathan Bravo de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; Manolo Ochoa de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito; Hernán Bedoya, asesor del concejal Omar Cevallos Patiño; Patricia Andrade Baroja, Daniela Hidalgo y Gabriela Mendieta, asesoras del concejal Santiago Guarderas Izquierdo; Fernando Alvarado, asesor de la concejala Mónica Sandoval Campoverde; y, Susana Añasco, asesora del concejal Eduardo del Pozo Fierro.

Además, se registra la presencia de los siguientes ciudadanos acreditados al mecanismo de participación Silla Vacía: Ney Jiménez, acreditado de la Organización Cámara de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito; Jorge Yánez Romero de la Organización UNITRANS-Q; y, Oscar Ayerve, coordinador de Veeduría para la determinación del modelo tarifario, calificada como Silla Vacía.

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

2.- Análisis de las observaciones recibidas en primer debate al proyecto de “Ordenanza Metropolitana Reformatoria al Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito que establece la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros”; y, resolución al respecto.



## DESARROLLO DE LA SESIÓN

**Continuación del segundo punto: Análisis de las observaciones recibidas en primer debate al proyecto de “Ordenanza Metropolitana Reformativa al Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito que establece la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros”; y, resolución al respecto.**

**El concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, enumera los temas que quedaron pendientes: 1) el informe que debe presentar la Secretaría de Movilidad atendiendo las observaciones de los concejales Omar Cevallos y Eduardo del Pozo y los representantes de la veeduría; y 2) el texto del proyecto en el cual se han incorporado algunos de los temas que se han tratado sobre lo cual se tomará resolución.

**Siendo las 17h14 ingresa a la sesión virtual el concejal Eduardo del Pozo Fierro.**

**El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, señala que el informe ha sido enviado a los correos de cada uno de los señores concejales miembros de la Comisión. Explica que los modelos de cálculo de la tarifa y de la demanda fueron contratados por la Corporación Andina de Fomento - CAF y el Banco Mundial. Explica que el modelo de demanda se actualizó tomando en cuenta los siguientes factores: desarrollo territorial; desarrollo económico; tasa de motorización; y, uso de otras modalidades. Finaliza realizando la explicación y comparación de los modelos GEIPOT vs. modelo GSD.

**(Se adjunta como anexo 3, la presentación realizada por la Secretaría de Movilidad).**

**El concejal Eduardo del Pozo Fierro**, inicia su intervención solicitando una aclaración, respecto del informe que detalla las circunstancias de por qué no se pueden empezar a integrar todos los subsistemas.

**El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, responde la inquietud del concejal Del Pozo, manifestando que se deben realizar varias actividades primero, como, por ejemplo, el Plan General para la implementación de las rutas y frecuencias; la socialización de las rutas y frecuencias; la creación de la autoridad única de transporte; etc. Finaliza indicando que, luego se tiene que desarrollar la etapa del concurso, en las que se registra las siguientes actividades: nuevos contratos de operación; etapa de transición entre los antiguos y nuevos operadores; etc.

**(Se adjunta como anexo 4, el cronograma presentado por la Secretaría de Movilidad).**



**El concejal Eduardo del Pozo Fierro**, pregunta: ¿Qué tiempo pasará para que estén listos con la integración, según lo que detallan en el cronograma?

**El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, responde a la inquietud del concejal Del Pozo, manifestando que se tiene previsto tener listo todo en el plazo de 24 meses, tiempo en el cual, ya estarían integrados todos los sistemas.

**El Ing. Oscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría para la determinación tarifaria y representante principal del mecanismo de participación Silla Vacía en representación de dicha veeduría**, pregunta: ¿Qué tiempo va tomar hacer las adendas a los contratos?; y, ¿Cuándo está previsto subir la tarifa del transporte público?

**El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, responde las inquietudes del Ing. Ayerve, informando que, según la disposición transitoria, se tiene 30 días para generar las adendas. Detalla que con el cumplimiento de los parámetros de calidad de servicio establecidos en las adendas se establecería el incremento de la tarifa, es decir, que si se cumple con las adendas en 15 o 30 días más se estaría actualizando la tarifa.

**El Ing. Oscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría para la determinación tarifaria y representante principal del mecanismo de participación Silla Vacía en representación de dicha veeduría**, pregunta: ¿De lo explicado en un tiempo de más menos 45 – 60 días se subiría la tarifa?

**El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, responde a la inquietud del Ing. Ayerve, mencionando que más o menos ese sería el plazo estimado. Continúa con su presentación respecto a los rubros, señalando que el modelo que se ha corrido por parte de la Secretaría de Movilidad es con una flota de 50 vehículos y, por ende, tratando de tener economías de escala, no se cargó un solo vehículo ya que el costo de operación se dispara.

**El Ing. Oscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría para la determinación tarifaria y representante principal del mecanismo de participación Silla Vacía en representación de dicha veeduría**, pregunta: ¿El anexo al que hace referencia es el mismo que se presentó en la sesión de Concejo el 10 de noviembre de 2020 o es uno nuevo?; ya que el insumo con el que él cuenta tiene otras cifras.

**El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, informa que este es un nuevo documento y éste contiene las correcciones y actualizaciones que se requirieron.

**El concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, pregunta, ¿Señor Secretario, cuándo se envió este nuevo anexo?



**La Eco. Jacqueline Arias, de la Secretaría de Movilidad**, respondiendo a las inquietudes presentadas, menciona que el presente anexo aún no es enviado, puesto que lo que se envió fue la explicación teórica.

**El Ing. Oscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría para la determinación tarifaria y representante principal del mecanismo de participación Silla Vacía en representación de dicha veeduría**, menciona que no puede continuar en la reunión, puesto que no cuenta con la información que se está presentando por parte de la Secretaría de Movilidad. Explica que no tiene los documentos que sustentan las variables. Señala que el presidente de la Comisión dispuso que la Secretaría de Movilidad y sus equipos técnicos, trabajen con la veeduría, lo cual no se ha cumplido. Finaliza mencionando que se retira de la sesión bajo protesta, ya que, a su criterio, presentar nueva información es un atropello a la veeduría ciudadana aprobada por el Consejo de Participación Ciudadana.

**El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, aclara que los cambios realizados responden a las observaciones que se han presentado. Finaliza explicando que es importante señalar que pese a haber recogido las observaciones y habiendo ajustado los cambios respectivos, la tarifa no ha variado.

**El concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, señala que la Comisión ha promovido la participación ciudadana con el propósito de transparentar el tratamiento de este proyecto de ordenanza, y para ello ha exigido que a los representantes acreditados a Silla Vacía y a la Veeduría se les entregue toda la información que se genere en torno a este tema, sin embargo, respeta la posición del Ing. Ayerve por lo que no impedirá que abandone la reunión. Informa que la sesión continuará con las personas que deseen mantenerse presentes porque este es un tema que tiene en incertidumbre a toda la ciudadanía y es a ellos a quienes deben darles una respuesta oportuna. Finaliza solicitando se continúe con la explicación.

**La Eco. Jacqueline Arias, de la Secretaría de Movilidad**, inicia con la explicación de la estructura de costos del transporte convencional, señalando los siguientes aspectos: 1. El costo del diésel se desarrolló conforme a los datos brindados por la fuente oficial de PETROECUADOR; y, 2. Se han agregado datos que se utilizan para el crecimiento de la demanda de las diferentes tipologías de vehículos.

**El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, manifiesta que en un primer momento el Ing. Ayerve cuestionaba que no había incremento de la demanda, por lo que explica que se ha incluido ese crecimiento, en base a los datos que están recogidos en la actualización



del cálculo de la demanda. Finaliza comentando que la demanda debe ser equiparada con la oferta, dejando como resultado positivo que la tarifa no ha variado.

**La Eco. Jacqueline Arias, de la Secretaría de Movilidad,** continúa con su explicación de la estructura del costo de transporte convencional. Detalla los siguientes temas: 1. Salario choferes, ayudante; 2. Costos de vehículos; 3. Combustibles; y, 4. Resumen componente de los costos.

**La concejala Mónica Sandoval Campoverde,** manifiesta que varios rubros del transporte público están exonerados del IVA, por lo que solicita una aclaración al respecto, en el sentido de que se manifieste si se ha considerado o no ese particular en los rubros.

**La Eco. Jacqueline Arias, de la Secretaría de Movilidad,** responde a las inquietudes de la concejala Sandoval, informando que la explicación que se está brindando es de los costos de mantenimiento que sí pagan IVA.

**La concejala Mónica Sandoval Campoverde,** señala que ese particular debería estar claramente especificado en el informe de la Secretaría de Movilidad para evitar que se generen confusiones.

**El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad,** indica que espera que las dudas que se tenían hayan sido claramente despejadas. Ratifica que están prestos a asumir la responsabilidad de la información entregada, toda vez que el trabajo que se ha realizado ha sido arduo y transparente, pensando siempre en el usuario y en la ciudad. Finaliza señalando que la Secretaría de Movilidad ha solicitado al seno del Consejo de Participación Ciudadana, se le permita ir a exponer su versión respecto a lo manifestado por la veeduría ciudadana.

**El concejal Santiago Guarderas Izquierdo,** pide a la secretaria de la Comisión se certifique que el Dr. Hernán Bedoya, asesor del concejal Omar Cevallos Patiño, estuvo presente en la corrida del modelo GEIPOT que había solicitado.

**El Dr. Hernán Bedoya, asesor del concejal Omar Cevallos Patiño,** señala que efectivamente sí estuvo presente, por lo que, menciona el concejal Cevallos está al tanto de todo este tema.

**El concejal Santiago Guarderas Izquierdo,** solicita continuar con el siguiente tema que es, la presentación del proyecto de ordenanza con los cambios realizados.

**La Abg. Patricia Andrade Baroja, asesora de Vicealcaldía,** informa que uno de los temas pendientes era la verificación solicitada por la veeduría ciudadana y por la Dra. Mónica





Sandoval, respecto a todo el capítulo que se refiere a la modificación, renovación, suspensión y terminación de los títulos habilitantes. Detalla que se realizó dicha verificación quedando como resultado la exclusión del texto del artículo IV.2.39. Informa que se han realizado las modificaciones referentes al tema del Fideicomiso también.

**El concejal Eduardo del Pozo Fierro**, manifiesta que le preocupa que cada subsistema tenga un fideicomiso. Explica que a su criterio el fideicomiso madre podría hacer las veces de mandatorio cumplimiento de cualquier disposición. Finaliza comentando que el tener algunos fideicomisos podría generar más gastos.

**La Abg. Patricia Andrade Baroja, asesora de Vicealcaldía**, señala que estas adecuaciones o ajustes al texto de ordenanza están en la línea del anexo que ya se trató en primer debate, que son la propuesta de lineamientos generales del fideicomiso, documento remitido por la Dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad. Finaliza mencionando que, como se trata de un tema operativo, lo adecuado sería que sea explicado por la Secretaría de Movilidad.

**El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad**, señala que la propuesta del fideicomiso madre y los que podrían estar en los demás subsistemas, nace de un apoyo técnico dado por uno de los multilaterales en una de sus asesorías técnicas. Explica que no genera grandes costos y permite que las fases de integración puedan irse dando de mejor manera.

**El concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, señala que hay algo que le preocupa y que no está incluido en la ordenanza, que es el plazo para la suscripción de las adendas y el cumplimiento de los parámetros de calidad establecidos. Finaliza solicitando la inclusión en la ordenanza de la referencia de que previo a la actualización de la tarifa los operadores tienen que haber cumplido los indicadores de calidad.

**La concejala Mónica Sandoval Campoverde**, manifiesta que efectivamente no es solo firmar las adendas, sino cumplir con los índices de calidad. Detalla que la ciudadanía demanda no solo la suscripción de un documento, sino un giro total en la calidad del servicio. Finaliza proponiendo que se haga constar que el plazo sea de hasta 30 días para este cometido.

**El concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, menciona que luego de todos los análisis realizados, ya se tiene el texto definitivo. Explica que se ha escuchado las explicaciones brindadas por el señor Secretario de Movilidad y la ordenanza ha sido ampliamente debatida. Finaliza sugiriendo que la Comisión se dé un tiempo adicional para revisar la documentación, el texto del proyecto propuesto y luego de ello en una siguiente sesión tomar una decisión.



La concejala **Mónica Sandoval Campoverde**, considera que el tiempo dedicado a este proyecto de ordenanza ha sido el adecuado. Detalla que el proyecto ha sido suficientemente debatido y, además, aún queda el debate en el seno del Concejo Metropolitano, en el caso de que exista alguna duda adicional. Por lo que finaliza elevando a **moción**: La Comisión de Movilidad, en Sesión Nro. 053 - Extraordinaria desarrollada el 18 y 20 de noviembre de 2020, luego de analizar la documentación que reposa en el expediente, el texto del proyecto de ordenanza, en 27 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 FAVORABLE para que el Concejo Metropolitano conozca en SEGUNDO DEBATE el proyecto de "ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS", de iniciativa del Alcalde Metropolitano, Dr. Jorge Yunda Machado, cuyo texto se adjunta al presente documento.

Apoyada la moción y por disposición del presidente de la Comisión, se procede a tomar votación de la moción presentada, 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				
Eduardo del Pozo Fierro	1				
Darío Cahueñas Apunte	1				
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

Con cuatro votos a favor y por unanimidad de los miembros presentes, la Comisión de Movilidad, **resuelve**: La Comisión de Movilidad, en Sesión Nro. 053 - Extraordinaria desarrollada el 18 y 20 de noviembre de 2020, luego de analizar la documentación que reposa en el expediente, el texto del proyecto de ordenanza, en 27 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 FAVORABLE para que el Concejo Metropolitano conozca en SEGUNDO DEBATE el proyecto de "ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA



METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS”, de iniciativa del Alcalde Metropolitano, Dr. Jorge Yunda Machado, cuyo texto se adjunta al presente documento.

Siendo las 18h59, habiendo agotado el orden del día, el presidente de la Comisión declara clausurada la sesión.

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño		1
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
Darío Cahueñas Apunte	1	
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>1</b>

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	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
Darío Cahueñas Apunte	1	
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>1</b>

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Pamela Albuja	SC	2021-02-24	
Corregido por:	Nelson Calderón	SCMO	2020-02-26	
Revisado por:	Samuel Byun	PSGC (S)	2020-02-26	

# **ANEXO 1**

**ALCANCE A LA RESPUESTA OBSERVADA EN LA SESIÓN EXTRAORDINARIA No. 53  
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SOBRE LA JUSTIFICACIÓN DE LA DEMANDA DE  
USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO PARA EL CÁLCULO DE LAS TARI-  
FAS SIN INTEGRACIÓN**

*Dirección Metropolitana de Políticas y  
Planeamiento de la Movilidad  
19.11.2020*

## **1. ANTECEDENTES**

El 18 de noviembre de 2020 se realizó la Sesión No. 53 Extraordinaria de la comisión de Movilidad, en la que se trató como segundo punto del orden del día, el análisis de las observaciones recibidas en primer debate al proyecto de “Ordenanza Metropolitana Reformativa al Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito que establece la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros”; y, resolución al respecto.

En dicha sesión se solicitó a la Secretaría de Movilidad, realice un informe ampliatorio sobre la justificación de la demanda de usuarios de transporte público y su proyección considerada en el cálculo tarifario de transporte público convencional sin integración, como parte del Proyecto de Ordenanza que establece. En ese sentido, a continuación, se da atención a los solicitado.

## **2. JUSTIFICACIÓN DE LOS DATOS DE DEMANDA DE USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO**

Los datos base de demanda utilizados en los cálculos de las tarifas, cuyos documentos fueron remitidos a la Secretaría de Concejo previo a la Sesión Ordinaria No. 103 del Concejo Metropolitano, fueron las proyectadas al año 2020 con base en el estudio de actualización de la demanda efectuada por un estudio especializado en 2017 (“Actualización del Modelo de Demanda del Distrito Metropolitano de Quito - MD17”). En consecuencia, es un error de apreciación el que se hayan utilizado datos de demanda del 2017 para el cálculo de las tarifas.

Con la finalidad de esclarecer el origen y el procedimiento para determinar las demandas de usuarios de transporte público por parte de la Secretaría de Movilidad, a continuación, se describe lo indicado:

### **2.1 Consideraciones de la demanda de usuarios del transporte público**

Uno de los componentes fundamentales para el cálculo de las tarifas de transporte público, es la demanda de usuarios o pasajeros. Para el efecto, se han tomado como fuentes oficiales de referencia, los datos del estudio “**Actualización del Modelo de Demanda del Distrito Metropolitano de Quito (MD17)**” desarrollado entre los años 2017 y 2018, el mismo que se originó teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

En el período 2010-12, el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) desarrolló un ambicioso proyecto denominado “Diseño Conceptual del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) y Factibilidad de la Primera Línea del Metro de Quito”.

Partiendo de un diagnóstico de la situación de la ciudad en aquellos años, el DMQ se propuso aplicar un modelo de desarrollo basado en los tres siguientes principios:



- Modificación del modelo vigente basado en la expansión territorial horizontal de la ciudad, difícil de compatibilizar con un transporte público de calidad.
- Redensificación de las zonas de la ciudad con posibilidades de crecimiento, en aplicación del principio anterior.
- Creación de nuevos focos de atracción de actividad y, por tanto, de movilidad, que relajan la situación actual de colapso que padece el hipercentro.

Con ello se pretendía una mejor organización de las actividades urbanas y de los recursos de transporte necesarios, haciendo de la ciudad un espacio más habitable.

Para el efecto resultó preciso actuar sobre el modelo de transportes de la ciudad, dada la elevada interrelación existente entre el modelo territorial y de movilidad.

En consonancia con este nuevo modelo de desarrollo urbano, y de acuerdo con lo anterior, la finalidad principal del trabajo era que el sistema de transporte público vigente (al que se le consideraba agotada su capacidad para resolver con eficiencia y calidad los problemas de movilidad de la ciudad) evolucionara hacia una nueva configuración basada en un **sistema de transporte integrado** que contase como eje central con una línea de Metro (alimentada, complementada y suplementada por líneas de transporte público de superficie), que permitiera:

- Dar una respuesta eficiente (en términos de tiempo de viaje y confort) a las relaciones de movilidad norte-sur que predominan en la ciudad.
- Descongestionar en superficie ese corredor, de forma que pueda recuperarse como espacio urbano de calidad.
- Disponer de un sistema de transporte sostenible y respetuoso con el medio ambiente
- Integrar territorial y socialmente a los grandes núcleos urbanos del DMQ, garantizándoles una accesibilidad compatible con las exigencias de una sociedad desarrollada.

El proyecto aparecía, así, como una oportunidad para lograr un verdadero cambio cultural y la modernización de la ciudad.

Dentro de ese trabajo, y con la finalidad de disponer de una herramienta con la que poder estimar la reacción del sistema de movilidad ante diferentes propuestas o estrategias de actuación, se calibró un Modelo de Demanda (MD11) para el conjunto del DMQ y todos los modos de transporte motorizados.

Ese trabajo de modelación se apoyó en los siguientes elementos:

- Censo de población de 2010.
- Una Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM11) realizada en el período enero-mayo de 2011 a 78.00 personas mayores de 4 años residentes en el área de estudio, con una zonificación territorial (DMQ más los cantones de Mejía y Rumiñahui) con 240 zonas internas y 31 zonas externas.
- Un conjunto de trabajos de campo complementarios (conteos de vehículos privados, frecuencias de paso y ocupación visual en el sistema de transporte público, conteos de ascenso/descenso en los sistemas de capacidad del transporte público, etc.).

El modelo de movilidad calibrado era de los de cuatro etapas (generación/atracción, distribución, reparto modal y asignación), con las siguientes características:

- Consideraba tres períodos de tiempo:
  - Hora punta de mañana (07:00 – 10:00)
  - Hora punta de tarde (16:00 – 19:00)
  - Hora valle (resto del día)
  - Aplicado a 642 zonas de transporte
  - Software de apoyo TransCAD

Este modelo presentó una elevada capacidad para reproducir simplificada la realidad observada y permitió evaluar diferentes propuestas hasta encontrar una estrategia óptima para el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SITM), así como estudiar la factibilidad de la Línea 1 del Metro de Quito.

Después de seis años transcurridos desde el año base 2011 y teniendo en cuenta el dinamismo que caracteriza al DMQ (desarrollo territorial, desarrollo económico, aumento de la motorización privada, desarrollo del sistema de BRT's, traslado del Aeropuerto, etc.) aconsejaron realizar una **actualización del modelo al 2017**, para disponer de una herramienta de apoyo a la gestión de la movilidad y planificación de la ciudad, basada en patrones de actividad y movilidad que reflejen fielmente la situación actual del sistema.

La puesta a punto de un modelo fiable del sistema de movilidad de transporte público y privado de una ciudad puso a disposición de las autoridades y técnicos responsables de la planificación estratégica de la movilidad, un valioso instrumento para evaluar cómo reaccionará el sistema ante posibles cambios de todo tipo (desarrollos territoriales y urbanísticos, desarrollos de infraestructura, integración de modos de transporte, cambios tarifarios del sistema de transporte público, etc.).

En estas condiciones, los objetivos operativos del estudio de actualización de la demanda fueron los tres siguientes:

- Actualizar a 2017 el Modelo de demanda 2011 (MD11), considerando la movilidad motorizada y manteniendo su estructura de tres períodos de tiempo.
- Establecer, a partir de dicho modelo, **escenarios futuros de movilidad y demanda de transporte en el DMQ** que permitan evaluar el comportamiento en el tiempo de diferentes actuaciones de la Política de Transportes de la Municipalidad (Línea 1 del Metro de Quito, propuesta de reordenación del sistema convencional de buses, proyecto Quito-Cables, nuevos corredores, BRT, etc.).

El estudio desarrollado tuvo lo siguientes hitos principales:

- Actualización a 2017 de la descripción del sistema de movilidad, sobre la base de dos fuentes principales de información:
  - Información secundaria facilitada por el DMQ
  - Información primaria recogida en trabajos de campo realizados por el Consultor
- Ajuste a 2017 de las matrices de transporte público y privado de 2011, utilizando la herramienta TransCAD
- Evaluación del MD11:
  - Asignación de las matrices de 2011 a la red de 2017 y comparación de resultados con la realidad observada en 2017. Ello permitió juzgar el componente de evolución del sistema entre 2011 y 2017.
  - Asignación a la red de 2017 de las matrices de 2017 modelizadas en 2011 y comparación con la realidad observada en 2017. Ello permitió juzgar la validez del MD11 para reproducir las matrices de 2017 y valorar cómo se comporta el MD11 según los diferentes períodos horarios y zonas de la ciudad.
- Actualización y obtención del MD17 (movilidad motorizada y no motorizada).
- Definición de escenarios y estrategias.
- Evaluación de las estrategias definidas.

Los escenarios proyectados y modelados tuvieron como alcance los años 2020, 2025, 2030, 2035 y 2040.

Consecuentemente, la primera proyección correspondió a 3 años posteriores a la base actualizada, por lo cual es una información altamente confiable, pues las condiciones urbanas y sobre todo de movilidad, no han tenido cambios sustanciales que impacten en la tendencia, más allá del natural crecimiento de la población y del parque automotor.

Cabe mencionar que, este tipo de estudios se realizan en periodos de mediano plazo, tanto por que en ese tiempo pueden suceder cambios importantes que modifiquen los patrones de movilidad y que justifique la realización de una actualización o la realización de uno nuevo, mismos que implican importantes costos de ejecución.

Debe mencionarse que, no es posible obtener información real de la demanda de usuarios de transporte público a la fecha, lo cual sería viable si se tuviese operativo un sistema tecnológico

integrado de recaudo, situación que se espera se concrete en el corto plazo con la implementación del SITP-DMQ.

Para el estudio de cálculo de las tarifas se tomaron los datos proyectados al 2020 del mencionado estudio, lo cuales se resumen en la siguiente tabla:



#### D. Etapas en el sistema de transporte público

Tabla nº 3. Etapas Transporte Público 2020 (2.874.036 viajes/lab)

Año demanda	Subsistema	Red actual	Red Actual + Metro	Reordenación 2011	Reordenación BCN
2020	Metro	0	386.522	505.951	440.261
2020	BRT CCN	137.905	145.188	202.810	49.866
2020	BRT Ecovía y Sur Oriental	243.369	221.875	343.634	293.994
2020	BRT Sur Occidente	269.857	310.556	50.052	100.145
2020	BRT Trolebús	266.819	130.725	208.677	160.574
2020	Otros BRT	0	0	0	212.967
2020	Transversal	0	0	319.457	1.874.767
2020	Convencional	1.602.292	1.884.661	1.493.959	552.184
2020	Parroquial	678.792	688.854	692.564	53.744
2020	Cable	0	0	0	0
2020	Tren	0	0	0	0
2020	Otros (incluye rutas alimentadoras actuales)	497.923	594.317	572.849	822.399
2020	<b>Total</b>	<b>3.696.957</b>	<b>4.362.698</b>	<b>4.389.954</b>	<b>4.549.553</b>

Fuente: "Actualización del Modelo de Demanda del DMQ - MD17" – Producto 3 (versión 4), Anexo 4. Respuesta a diferentes cuestiones planteadas por el DMQ y la Banca Multilateral, pág. 5. Taryet / TRN, junio 2018.

De acuerdo con los datos del referido estudio resumidos en la tabla precedente, la demanda proyectada para el transporte convencional urbano al año 2020 es de **1'602.292** etapas de viaje; y, para los servicios combinados o iterparroquiales y rurales, es de **678.792** etapas. Estos son los datos base de demanda para el cálculo de las tarifas, tanto urbanas como combinadas y rurales.

En ese contexto, es menester indicar la diferencia entre viajes y etapas. Un viaje en transporte público se considera el desplazamiento desde el Origen hasta su Destino con la utilización en este modo de transporte. Las etapas en cambio son el número transbordos en los servicios de transporte público utilizados en su viaje (O/D), por lo cual, de manera global, el número de etapas siempre será mayor al de los viajes. En la tabla precedente se puede verificar que el número total de viajes en el DMQ es de 2'874.036 en un día laborable; mientras que, el número total de etapas es de 3'696.957 en la red actual, año 2020. En este caso, la relación es de 1,286 etapas por viaje en transporte público.

## 2.2 Consideraciones de la oferta de transporte público (No. de unidades)

Otro de los componentes fundamentales para el cálculo de las tarifas es la oferta, es decir la flota de buses que realizan el servicio de transporte público.

Para el efecto se tomaron datos de los servicios urbanos efectivos que realizan dicho servicio, teniendo en cuenta que una parte de la flota existente realiza su trabajo en las rutas alimentadoras de los corredores del Subsistema Metrobús-Q (BRTs), número de unidades que es variable de acuerdo con las necesidades requeridas.

En tal sentido, se tomaron datos del año 2019 correspondientes a la flota de buses urbanos que se identificó como habilitada para percibir las compensaciones definidas en el "Plan de

*Retribución a la Mejora de la Calidad en la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito” (Resolución de Concejo Metropolitano No. C 024 del 8 de febrero de 2018) en caso de que hubiesen cumplido las condiciones operacionales y de calidad de servicio definidas en la normativa que se emitió para ese caso.*

En la tabla siguiente se muestran esos datos, de los cuales se obtuvo el promedio de los meses respectivos del 2019, correspondiendo a los buses convencionales urbanos el número de **1.659** unidades, dato que se utilizó para el cálculo de las tarifas respectivas.

*Número de buses habilitados para pago de compensaciones – 2019 - DMQ*

Tipo de servicio	Urbanos
Enero	1.638
Febrero	1.638
Marzo	1.672
Abril	1.687
Mayo	1.700
Junio	1.696
Julio	1.583
<b>Promedio</b>	<b>1.659</b>

*Fuente: Secretaría de Movilidad*

### **2.3 Determinación de la demanda de usuarios de transporte público en buses urbanos**

Con los datos de la demanda y de flota de unidades de transporte público determinadas en los puntos precedentes 2.4.1 y 2.4.2 para el servicio Convencional Urbano, se obtuvo el número de pasajeros por bus y por día laborable de una semana. Esto es, el 1'602.292 pasajeros por día entre 1.659 buses, se tiene que, **la demanda para cada bus es de 966 pasajeros en día laborable.**

### **2.4 Proyección de crecimiento de la demanda de usuarios de transporte público en buses urbanos**

Sin embargo, de lo explicado anteriormente y atendiendo las observaciones efectuadas, se realizó una revisión del crecimiento de la demanda de transporte público a partir del año 2020 al 2030, es decir para los próximos 10 años, conforme el período de análisis considerado en el modelo tarifario aplicado para los cálculos de las tarifas, tanto urbanas como interparroquiales.

Los porcentajes adoptados se aplicaron que para el efecto son los definidos en el referido estudio “Actualización del Modelo de Demanda del DMQ - MD17” – Taryet / TRN, 2018, el cual, utilizando técnicas estadísticas y modelos de transporte estimó el **crecimiento de la demanda específica de usuarios de transporte público** con base en la actualización de 2017 la proyección hasta el 2040, considerando para ello varios factores como: crecimiento de la población, incremento del parque automotor, desarrollo e intensificación del uso de suelo, proyectos estratégicos de movilidad, evolución económica, los cuales inciden en el crecimiento de la movilidad (mayor o menor número de viajes).

Consecuentemente, las tasas de crecimiento calculadas no corresponden solamente al crecimiento natural de la población, pues técnicamente no es lo apropiado para el efecto, sino que de manera específica lo es para la planificación del transporte público. En la siguiente tabla se muestran las esas tasas de crecimiento:

Tasas de crecimiento de usuarios de transporte público 2020 - 2040

Año	Tasa de crecimiento anual
2020	-
2025	1,94 %
2030	1,37 %
2035	1,20 %
2040	1,14%

Elaboración propia - Fuente: "Actualización del Modelo de Demanda del DMQ - MD17" – Producto 3 (versión 4), Anexo 4. Respuesta a diferentes cuestiones planteadas por el DMQ y la Banca Multilateral, pág. 3. Taryet / TRN, junio 2018.

Estas tasas de crecimiento se aplicaron en los modelos tarifarios para la revisión del cálculo de las tarifas, tanto de los servicios urbanos como de los combinados y rurales.

En el Anexo 1 de este Informe, se adjunta en formato digital, los productos del estudio de consultoría "Actualización del Modelo de Demanda del DMQ - MD17" – Taryet / TRN 2018, fuente de referencia para todo lo expuesto en los puntos precedentes.


Con estas tasas de crecimiento, la demanda proyectada (pasajeros/día) en un día laborable de un bus promedio urbano es la siguiente para el período de análisis del modelo tarifario, misma que es de 10 años y que consta en el mencionado modelo:

*Demanda diaria laboral, mensual y anual de pasajeros por bus*

Año	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
<b>Día</b>	966	985	1.004	1.023	1.043	1.058	1.072	1.087	1.102	1.117
<b>Mes</b>	25.520	26.015	26.520	27.034	27.559	27.936	28.319	28.707	29.100	29.499
<b>Año</b>	306.241	312.182	318.238	324.412	330.706	335.236	339.829	344.485	349.204	353.988

Elaboración propia - Fuente: "Modelo Subsistema Convencional Urbano" – Secretaría de Movilidad

El número de pasajeros mensuales se obtiene multiplicando la demanda diaria por 26,42 días equivalentes de un mes (descontando la disminución en fines de semana y los días efectivos de trabajo de una unidad); y la demanda anual multiplicando la mensual por los 12 meses del año.

Elaborado	Revisado	Para
<p>MARCELO RAMON NARVAEZ PADILLA</p> <p>Firmado digitalmente por MARCELO RAMON NARVAEZ PADILLA Fecha: 2020.11.19 21:05:59 -05'00'</p> <p>Arq. Marcelo Narváez Padilla <b>Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad</b></p>	 <p>Firmado electrónicamente por: <b>HENRY HANNIBAL VILATUNA GUARACA</b></p> <p>Ing. Henry Vilatuña Guaraca <b>Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad</b></p>	<p>Lcdo. Guillermo Abad Zamora <b>Secretario de Movilidad</b></p>



# **ANEXO 2**

**ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA ~~AL LIBRO IV-2~~ DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS**

TEXTO PRIMER DEBATE	OBSERVACIONES PRIMER DEBATE			
	CONCEJAL / ORGANIZACIÓN	OBSERVACIÓN	SI/NO	TEXTO MODIFICADO O JUSTIFICACIÓN
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	Brith Vaca	Solicita se aclare en base a que parámetros se plantea dentro del proyecto de ordenanza que la tarifa del transporte público corresponde a \$0,35 centavos, y conforme lo cual se realizaron los cálculos correspondientes, evidenciando que los cálculos no corresponden al valor actual.	SI	
	Soledad Benítez	Revisar la exposición de motivos de tal manera que coincida con el objeto de la ordenanza.  Se menciona 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”. Solicita que estos procesos sean incluidos de forma explícita en la motivación.	SI	
	Juan Carlos Fiallo	Revisar la exposición de motivos del proyecto de ordenanza, debida que indican percepciones personales, lo cual debería ser una expresión clara y argumentada basada en los informes y la realidad de la población.  En la exposición de motivos modificar la palabra “intraprovincial” por la palabra “interprovincial”.	SI	
	Orlando Núñez	En la pagina 3, tercer párrafo, se debe corregir de acuerdo al texto: “con la regulación de tarifas de los servicios de transporte terrestre interprovincial e interprovincial” por el siguiente: “intercantonal e interprovincial”.	NO  Lo correcto es intraprovincial, lo cual ya ha sido corregido.	
	Veeduría Ciudadana	Observa que es falso que “la tarifa desde el 2003 no ha sido revisada por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito” en virtud de que el Municipio ha revisado en dos ocasiones y, como resultado ha entregado subsidios directos a operadores privados cuyo monto asciende a 75 millones de dólares, en las dos entregas que los denominaron, planes de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio.	SI	

CONSIDERANDOS	Orlando Núñez	Sugiere incorporar el artículo 313 de la Constitución.	SI	Que, el artículo 313 de la Constitución dispone: “El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia. Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social. Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley”;
	Operadores de Calderón	Solicitan la incorporación de la siguiente norma prevista en la LOTTTSV:  CAPITULO ..... DE LA CONTRATACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE  Art. (...).- La contratación de un servicio de transporte terrestre es exclusivo de las operadoras debidamente autorizadas por el organismo de tránsito competente, al amparo de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento General de aplicación y sus reglamentos específicos. Queda prohibida la contratación de servicios de transporte terrestre a personas naturales, así como, la contratación de quienes oferten el servicio sin el título habilitante respectivo.	SI	Que, la LOTTTSV en el artículo innumerado, incorporado luego del artículo 87 sobre la contratación de servicios de transporte terrestre dispone: “La contratación de un servicio de transporte terrestre es exclusivo de las operadoras debidamente autorizadas por el organismo de tránsito competente, al amparo de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento General de aplicación y sus reglamentos específicos. Queda prohibida la contratación de servicios de transporte terrestre a personas naturales, así como, la contratación de quienes oferten el servicio sin el título habilitante respectivo.”;
ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS	Soledad Benítez	Se debe reformular el nombre del proyecto que actualmente se denomina “ORDENANZA METROPOLITANA QUE CREA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”.	NO	El nombre del proyecto de ordenanza fue modificado para primer debate por lo que la observación no coincide con la identificación actual del proyecto.
<b>Artículo 1.-</b> Incorpórese a continuación del Capítulo IV del Título I Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Libro IV.2 De la Movilidad del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente capítulo:				
<b>Artículo (...).</b> - Componentes de la integración. - La integración física, tarifaria y operacional se aplicará a los elementos y/o componentes operacionales vinculados a los Subsistemas de Transporte Convencional, Metrobús-Q, Metro de Quito, Quito Cables y otros que se crearen.	Soledad Benítez	Analizar el tema Quito Cables, y de ser el caso y por no establecer una estructura y modelo claro del proyecto, se lo debería eliminar de la ordenanza. Todo lo referente al “Quito Cables” debe ser retirado de la propuesta desde el momento en que se ha hecho pública la cancelación del proyecto.	NO	QUITO CABLES no es un proyecto específico sino un subsistema de transporte en los términos previstos en el Art. IV.2.3 que dispone: "2. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se organiza en cuatro subsistemas: (...) d. Subsistema de transporte público de pasajeros por cable, que comprende el servicio prestado

<p><b>Artículo (...)</b> - Proceso de integración. - El proceso de integración física, tarifaria y operacional se realizará de manera progresiva, para lo cual el Administrador del Sistema, será el responsable del cumplimiento del cronograma de implementación de las fases de integración, previsto en el anexo No. 01 de la presente Sección.</p> <p>La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:</p> <p>1.Fase Primera de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q.  2.Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,  3.Fase Tercera de Integración: Integración del subsistema Quito Cables y cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.</p>	<p>Juan Carlos Fiallo</p>	<p>Modificar la presentación de las rutas, integrando las demás formas de movilidad como la bicicleta y los espacios peatonales.</p>	<p>SI</p>	<p>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. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Quito Cables".</p> <p>Como cualquier otro subsistema está sujeto al ordenamiento jurídico vigente a la época en la que éste se vaya a implementar. No existiendo en este momento, se encuentra previsto como subsistema en una tercera fase de integración en el caso de habilitarse.</p> <p>El proyecto de ordenanza en la fase 3 de integración prevé la integración de todos los sistemas (como la bicicleta pública) o demás subsistemas que se crearen.</p>
<p><b>Artículo (...)</b> – De la prestación del servicio sin integración. – La prestación del servicio de transporte público, antes de la integración de los subsistemas, estará sujeta a la suscripción de adendas a los contratos de operación vigentes, en los cuales se incorporarán obligatoriamente: i. Índices de calidad para su real mejora y régimen de incumplimientos; ii. Evaluación del servicio; iii. Condición de sujetarse a la implementación del Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ, cuya asignación se realizará a través de concurso público, en los términos dispuestos en el Código Municipal; y, iv. Temporalidad sujeta a la suscripción de los nuevos contratos de operación dispuestos en el artículo que regula la prestación del servicio integrado.</p>	<p>Orlando Núñez</p>	<p>Establecer en el texto de la ordenanza, el control para un adecuado manejo y funcionamiento del sistema de transporte, primando la calidad máxima en el servicio.</p>		<p>En los artículos citados se encuentran contenidas referencias expresas al control de la calidad del servicio, antes de la integración a través de las adendas a los contratos de operación y después de la integración como parte de los nuevos contratos de operación.</p>



<p><b>Artículo (...)</b> - Reestructuración de rutas. - El Administrador del Sistema realizará el proceso para la asignación de las rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, que como anexo No. 02 se adjunta a esta Sección, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio; así como, optimizar los costos de operación del sistema.</p>	<p>Bernardo Abad</p> <p>Luis Robles</p>	<p>Establecer el abastecimiento de la línea del Metro que abarque el servicio a las zonas periféricas.</p> <p>Solicita un informe sobre cuáles serán las nuevas rutas que serán adjudicadas.</p>	<p>SI</p>	<p>Artículo (...). - Reestructuración de rutas. - El Administrador del Sistema realizará el proceso para la asignación de las rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, que como anexo No. 02 se adjunta a esta Sección, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial <b>incluyendo los sectores periféricos</b>, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio; así como, optimizar los costos de operación del sistema.</p> <p>El Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ precisamente establece las rutas a ser asignadas.</p>
<p>Artículo (...). – Modelo de Gestión. - El Modelo de Gestión que emita el Administrador del Sistema deberá considerar los siguientes lineamientos esenciales: (...)</p> <p>2. Mecanismo de asignación de rutas a operadoras de transporte, el mismo que se realizará mediante concurso público de grupos o paquetes de rutas (troncales, subtroncales, alimentadoras, diagonales, transversales y otras), para dar origen a los respectivos contratos de operación y autorizaciones, según el régimen aplicable. Se excluye expresamente de este proceso las troncales actualmente administradas y operadas por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros pero no las alimentadoras.</p> <p>En el caso de que a futuro se contemple la delegación de los corredores BRT que son operados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, se procederá de conformidad con lo previsto en los artículos 283 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y 74 del Código Orgánico Administrativo.</p>	<p>Bernardo Abad</p> <p>Orlando Núñez</p> <p>Veeduría Ciudadana</p> <p>Eduardo Del Pozo</p>	<p>Propone la incorporación del siguiente texto como segundo inciso:</p> <p>“La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros debe buscar mejoras dentro de su ámbito legal, (alianzas estratégicas), que permita tener una operación eficiente y sea competitiva con el resto de las propuestas nacionales o internacionales que se reciba para operar el resto del sistema troncal de la ciudad.”</p> <p>Corresponde solicitar especial énfasis en que la Empresa de Pasajeros, busque los adecuados mecanismos de gestión propia o incluso con participación internacional a fin de elevar la calidad del servicio a la ciudadanía.</p> <p>Debe excluirse del concurso público al subsistema Metrobús-Q.</p> <p>Recomienda revisar y modificar la exclusión en el proyecto de las rutas que se encuentran a cargo de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros.</p>	<p>SI</p> <p>Se adecúa el texto sugerido</p> <p>SI</p> <p>NO</p>	<p>Artículo (...). – Modelo de Gestión. - El Modelo de Gestión que emita el Administrador del Sistema deberá considerar los siguientes lineamientos esenciales: (...)</p> <p>2. Mecanismo de asignación de rutas a operadoras de transporte, el mismo que se realizará mediante concurso público de grupos o paquetes de rutas (troncales, subtroncales, alimentadoras, diagonales, transversales y otras), para dar origen a los respectivos contratos de operación y autorizaciones, según el régimen aplicable. Se excluye expresamente de este proceso las troncales actualmente administradas y operadas por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros pero no las alimentadoras.</p> <p><b>La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros buscará mejoras a través de los mecanismos previstos en el ordenamiento jurídico vigente, con el propósito de alcanzar una operación eficiente y competitiva.</b></p> <p>En el caso de que a futuro se contemple la delegación de los corredores BRT que son operados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, se procederá de conformidad con lo previsto en los artículos 283 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y 74 del Código Orgánico Administrativo.</p>



<p>5. La recaudación tarifaria que se produzca por efecto de los servicios de transporte público deberá ser centralizada en la gestión del Administrador del Sistema que incluye la constitución de un Fideicomiso que será custodio de dichos fondos, el cual distribuirá los pagos a las operadoras por la contraprestación de los servicios, de acuerdo con las instrucciones básicas constantes en el anexo No. 03 que forma parte de esta Sección y aquellas emanadas por el Administrador del Sistema en el contexto de los contratos que se establezcan.</p> <p>Consecuentemente, las operadoras dejarán de realizar los cobros de dinero en efectivo de los pasajes por parte de los usuarios, lo cual se realizará a través del Sistema Integrado de Recaudo".</p>	<p>Fernando Morales</p> <p>Gabriela Caicedo</p> <p>Soledad Benítez</p> <p>Presidencia de la Comisión</p>	<p>Solicitan analizar la posibilidad de un fideicomiso que no sea manejado mayoritariamente desde lo privado y en minoría lo público.</p> <p>Solicitan que la normativa sea clara, consultando cuál será el porcentaje de incidencia del Municipio en el Fideicomiso.</p> <p>Recomienda ajustar el texto propuesto al régimen jurídico correspondiente a los fideicomisos.</p>	<p>SI</p>	<p>5. La recaudación tarifaria que se produzca por efecto de los servicios de transporte público deberá ser centralizada en la gestión del Administrador del Sistema que incluye la constitución de un Fideicomiso global que será custodio de dichos fondos, en el que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema y de los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, tendrá la calidad de constituyente y constituyentes adherentes, respectivamente, y en el cual el Municipio tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dicho Fideicomiso global y la mayoría de miembros de la Junta de Fideicomiso correspondiente. El Fideicomiso global distribuirá los pagos a las operadoras por la contraprestación de los servicios, de acuerdo con las instrucciones básicas constantes en el anexo No. 03 que forma parte de esta Sección y aquellas emanadas por el Administrador del Sistema en el contexto de los contratos que se establezcan.</p> <p>Consecuentemente, las operadoras dejarán de realizar los cobros de dinero en efectivo de los pasajes por parte de los usuarios, lo cual se realizará a través del Sistema Integrado de Recaudo.</p> <p>Adicional al Fideicomiso Global, constituido por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema, y al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, se establece que cada uno de dichos subsistemas constituirá su respectivo Fideicomiso Individual, para el cabal funcionamiento y operación del Sistema, debiendo estar el Fideicomiso global y cada Fideicomiso Individual debidamente interrelacionados. Igualmente, en cada Fideicomiso Individual el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dichos fideicomisos individuales y la mayoría de miembros de la Junta de tales fideicomisos individuales".</p>
<p><b>Artículo 2.</b> – Incorpórese a continuación de la Sección I De la estructura tarifaria del Capítulo II De la Política Tarifaria del Título XIII De la política tarifaria aplicables en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, del Libro IV.2 del Código Municipal, la siguiente Sección:</p>				







<p>Segunda. - Suprímase del artículo IV.2.39 del Código Municipal la frase "sin afectar los cupos de operación de los transportistas históricos,".</p>	<p>Veeduría Ciudadana</p> <p>Mónica Sandoval</p>	<p>Recomienda la derogatoria del artículo IV.2.39 del Código Municipal.</p> <p>Recomienda revisar el CAPITULO VII DE LA RENOVACION, SUSPENSION, REVOCATORIA, MODIFICACION, TERMINACION, TRANSFERENCIA E INCREMENTO DE CUPOS DEL CONTRATO O PERMISO DE OPERACION del Código Municipal.</p>	<p>SI</p> <p>Se realiza la revisión de los capítulos VII y VIII del Código Municipal, concluyendo que no procede la derogatoria del artículo IV.2.39 porque se refiere a la facultad de la autoridad para modificar los índices de los títulos habilitantes, sin embargo, es procedente suprimir el texto identificado en virtud de que condiciona el ejercicio de esa facultad.</p>	<p>Art. IV.2.39.- Modificación.- La autoridad metropolitana competente, <b>sin afectar los cupos de operación de los transportistas históricos</b>, de oficio o a petición de parte, mediante resolución administrativa, podrá modificar los índices del título habilitante, cuando:</p> <p>a. El estudio de demanda y factibilidad realizado por la autoridad metropolitana competente conforme con los planes de Desarrollo Territorial y Maestro de Transporte determine que la movilidad del Distrito Metropolitano requiere ampliar o suprimir rutas, frecuencias, incrementar cupos o señalar nuevos sitios de estacionamiento para las operadoras de transporte público, y,</p> <p>b. Se registre el cambio de socio o accionistas, socio o accionista y unidad; o cambio de unidad en la operadora.</p>
<p><b>DISPOSICIONES GENERALES</b></p>				
<p>Primera. - A partir de la promulgación de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad será la responsable de velar por el cumplimiento estricto de los mandatos, responsabilidades y plazos establecidos en la misma.</p>	<p>Luz Elena Coloma</p>	<p>Sugiere establecer en el texto del proyecto las sanciones en caso de incumplimiento del cronograma planteado para la adjudicación de las rutas y el mejoramiento de parámetros en la calidad del servicio del transporte.</p>	<p>SI</p>	<p><b>Primera.</b> - A partir de la promulgación de la presente ordenanza, <b>la máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad será la responsable de velar por el cumplimiento estricto de los mandatos, responsabilidades y plazos establecidos en la misma. El incumplimiento de esta responsabilidad será sancionado conforme el régimen disciplinario previsto en la Ley Orgánica de Servicio Público.</b></p>

No prevista	Presidencia de la Comisión	<p>Sugiere la incorporación de la siguiente disposición:</p> <p><b>Tercera.</b> - Esta ordenanza se encuentra fundamentada en los informes técnicos y documentos habilitantes presentados por la Secretaría de Movilidad, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros y Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, por lo que éstos son de responsabilidad de los técnicos suscriptores de dicha información y de los funcionarios municipales que participaron en la construcción de esta normativa, salvo que estos hayan sido inducidos al engaño o al error. En caso de comprobarse ocultación o falsedad en la información entregada o de existir reclamos de terceros afectados, será de exclusiva responsabilidad de los técnicos suscriptores o de quienes presentaron la misma en el seno de la Comisión de Movilidad.</p>	SI	<p><b>Tercera.</b> - Esta ordenanza se encuentra fundamentada en los informes técnicos y documentos habilitantes presentados por la Secretaría de Movilidad, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros y la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, por lo que éstos son de responsabilidad de los técnicos suscriptores de dicha información y de los funcionarios municipales que participaron en la construcción de esta normativa, salvo que estos hayan sido inducidos al engaño o al error. En caso de comprobarse ocultación o falsedad en la información entregada o de existir reclamos de terceros afectados, será de exclusiva responsabilidad de los técnicos suscriptores o de quienes presentaron la misma en el seno de la Comisión de Movilidad.</p>
<b>DISPOSICIONES TRANSITORIAS</b>				
Quinta. – La Secretaría de Movilidad en el primer semestre del año 2021, ejecutará el concurso público para la asignación de los grupos o paquetes de rutas, definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ.	Luz Elena Coloma	Solicita un informe respecto de la integración por plazos relativos a buscar la integralidad del sistema de transporte público.		Quinta. – La Secretaría de Movilidad en el primer semestre del año 2021, ejecutará <b>en todas sus fases</b> el concurso público para la asignación de los grupos o paquetes de rutas, definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ.
Sexta. - La Secretaría de Movilidad, en el término de 180 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, realizará el proceso de constitución del Fideicomiso dispuesto en el artículo que regula el Modelo de Gestión, de la Sección II del Capítulo Innumerado De la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.	Orlando Núñez	Sugiere reemplazar el plazo de 180 días a 90 días. Esta sugerencia es en la consideración que tanto el fideicomiso, como el sistema de recaudo estén estructurados en el primer trimestre del año.	SI	Sexta. - La Secretaría de Movilidad, <b>en el plazo de hasta 6 meses</b> , contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, articulará las gestiones necesarias con los distintos subsistemas, realizará el proceso de tendientes a la constitución del Fideicomiso <b>Global y de los Fideicomisos Individuales</b> dispuestos en el artículo que regula el Modelo de Gestión, de la Sección II del Capítulo Innumerado De la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.



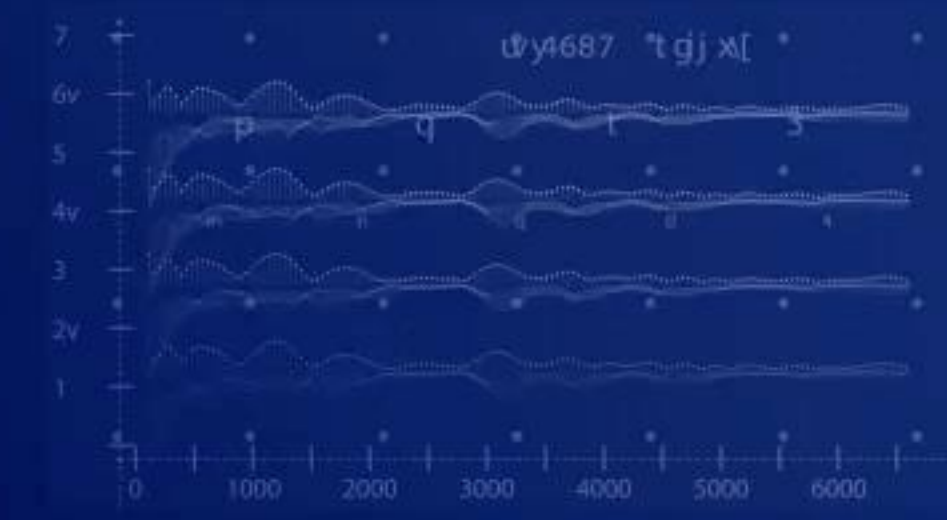
<p>Séptima. - El Administrador del Sistema, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, propondrá al Concejo Metropolitano los mecanismos tendientes a garantizar la sustentabilidad y continuidad de la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.</p>	<p>Bernardo Abad</p>	<p>Considerando que la propuesta relacionada con el Fondo Metropolitano de Movilidad resulta ser necesaria para la adecuada operación del Sistema, me permito proponer que se modifique la disposición transitoria séptima, por la siguiente:</p> <p>"Séptima. - El Administrador del Sistema, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, propondrá al Concejo Metropolitano los mecanismos y acciones necesarios para la creación del Fondo Metropolitano de Transporte, con el fin de garantizar la sustentabilidad y continuidad de la integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros."</p> <p>Se propone la siguiente modificación a esta disposición:</p> <p>"El Administrador del Sistema, en el término de 30 días, contados a partir de la sanción de la presente ordenanza, propondrá al Concejo Metropolitano los mecanismos y acciones que corresponda para la creación del Fondo Metropolitano de Transporte y Movilidad, tendientes a garantizar la sustentabilidad y continuidad de la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros."</p>	<p>NO</p>	<p>La Procuraduría Metropolitana en su informe jurídico emitido en relación con el proyecto original, sobre el Fondo de Movilidad se pronunció en los siguientes términos: "En relación con el denominado Fondo Metropolitano de Movilidad previsto en varias disposiciones del Proyecto, ha de considerarse que la Disposición General Primera del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, establece una prohibición para la creación de cuentas o fondos (énfasis añadido): "«[c]ualquiera sea el origen de los recursos, las entidades y organismos del sector público no podrán crear cuentas, fondos u otros mecanismos de manejo de ingresos y egresos que no estén autorizadas por el ente rector del Sistema de Finanzas Públicas».</p> <p>En virtud de ello, el proyecto de ordenanza no se refiere específicamente al "Fondo" pero sí a los "mecanismos tendientes a garantizar la sustentabilidad y continuidad de la integración".</p>
<p>No prevista</p>	<p>Ney Jiménez</p>	<p>Revisar y considerar la movilidad eléctrica, con el objetivo de homologar el transporte eléctrico y crear la infraestructura necesaria para la operación del mismo.</p>	<p>SI</p>	<p>Novena.- La Secretaría de Movilidad cumplirá todas las gestiones tendientes a que en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, se inicie el procedimiento parlamentario correspondiente al proyecto normativo tendiente a regular la electromovilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.</p>
<p>No prevista</p>	<p>Orlando Núñez</p>	<p>Sugiere incorporar la siguiente disposición transitoria:</p> <p>"Novena.- El modelo económico tarifario, se revisará de forma bianual, bajo parámetros técnicos que presente la Secretaría de Movilidad a la Comisión de Movilidad y este a su vez, para el análisis y resolución del Concejo en claro enfoque de tarifa socialmente justa".</p>	<p>NO</p>	<p>El Código Municipal en el capítulo II De la Política Tarifaria del Título XIII De la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajero del DMQ que establece el procedimiento para la revisión de la tarifa y establece las atribuciones del Administrador del Sistema.</p>
<p><b>DISPOSICIÓN DEROGATORIA</b></p>				
<p>Única. - Deróguese el artículo IV.2.11 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.</p>	<p>Orlando Núñez</p>	<p>Sugiere incorporar la disposición derogatoria del artículos IV.2.11 del Código Municipal, en pro de fortalecer la gestión del sistema de transporte público privado en respeto a las competencias del sector privado poniendo como prioridad la calidad del servicio a la ciudadanía.</p>	<p>SI</p>	<p>La disposición derogatoria sugerida se encuentra prevista en el proyecto.</p>

# **ANEXO 3**

Command



the spent resources  
097091



# QUIJITO

*grande otra vez*

▶ 585790

▶ 585790



**Metro**

Secretaría de  
**MOVILIDAD**

*grande otra vez*

**TRANSPORTE  
DE PASAJEROS**

*grande otra vez*

93

activity status

This indicator is automatically generated by the system and is not intended to be used for any other purpose. It is subject to change without notice. For more information, please contact the system administrator.











# CAF / BANCO MUNDIAL

QUITO  
grande otra vez



Washington, D.C. 23 de Febrero, 2017

Catalina Rivera,  
Gerente Financiera Administrativa,  
EPMMQ  
Quito, Ecuador

Asunto: No objeción al contrato para la actualización del modelo de demanda de Quito.

Estimada Catalina:

Me refiero a su email de 23 de Febrero de 2017 mediante el que solicita no objeción contrato para la actualización del modelo de demanda de Quito.

Hemos revisado la documentación y no tenemos objeción a la contratación

Quedamos pendientes del envío del borrador de contrato negociado previo a su firma para no objeción y a su disposición para cualquier información adicional

Muchas gracias,

Arturo Ardila-Gomez  
Global Lead Urban Mobility & Lead Transport Economist  
Transport & ICT  
T +1 (202) 473-5861  
E [aaardilagomez@worldbank.org](mailto:aaardilagomez@worldbank.org)

## 6. Inspecciones y Auditorias

El Consultor permitirá, y deberá realizar las gestiones necesarias para que sus Subconsultores permitan, que el Banco y/o las personas designadas por el Banco inspeccionen o realicen las auditorías de las cuentas y registros contables relacionados con el proceso de selección y la ejecución del contrato. El no cumplimiento del mencionado requerimiento podrá constituir una práctica prohibida que resulte en la terminación del contrato (al igual que en la declaración de inelegibilidad) de

3

## 15. Fraude y Corrupción

El Banco exige que todos los Prestatarios (incluyendo los beneficiarios de préstamos concedidos por el Banco), así como los consultores, sus agentes (hayan sido declarados o no), su personal, subcontratistas, subconsultores, proveedores de servicios o proveedores de insumos que participen en proyectos financiados por el Banco, observen las más estrictas normas de ética durante el proceso de licitación y de ejecución de dichos

7

93

71

93



Command

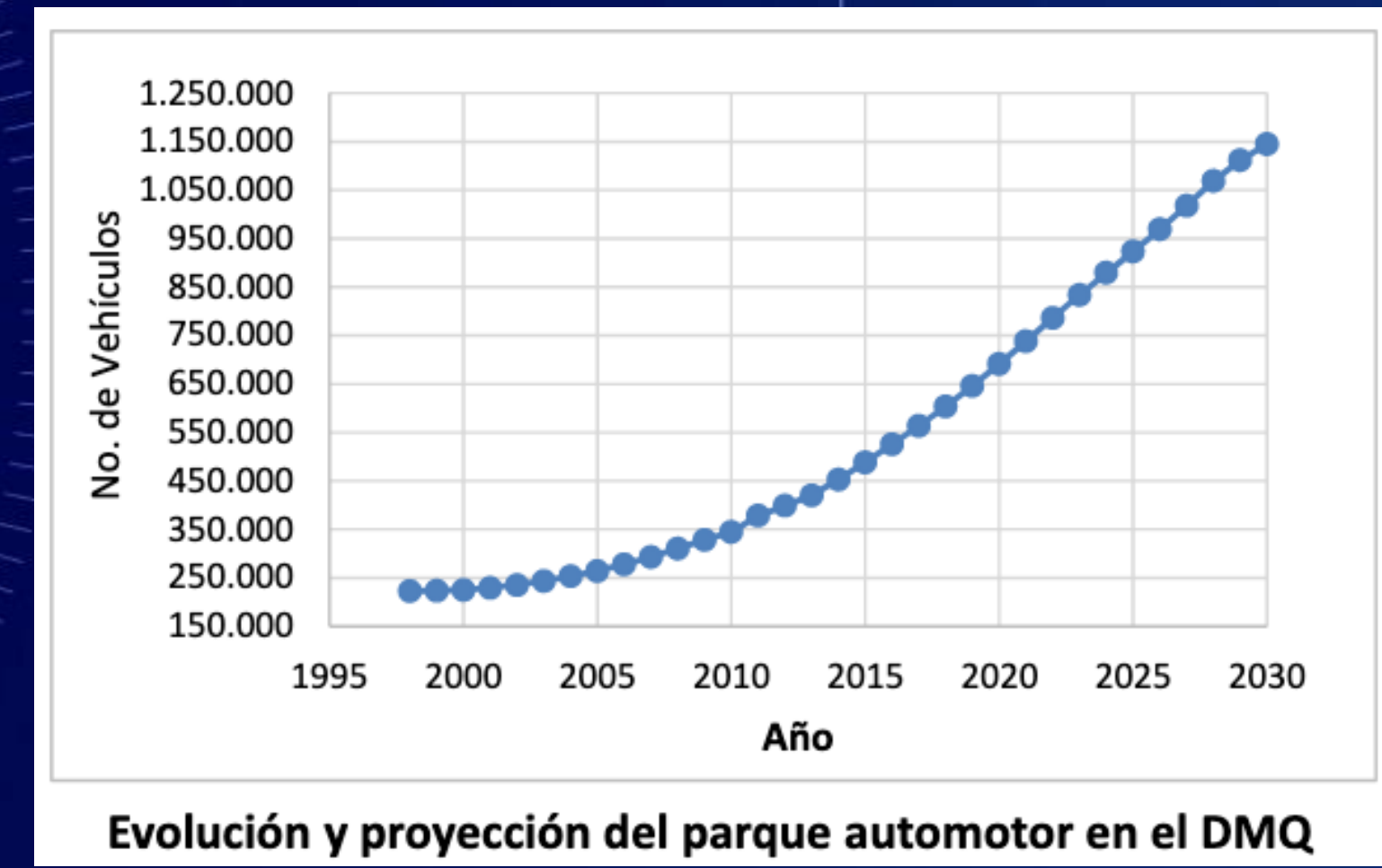
the spent resources  
097091



# ¿CÓMO SE ACTUALIZO LA DEMANDA?

**FACTORES:**  
2011 AL 2017

- ★ Desarrollo territorial
- ★ Desarrollo económico
- ★ **Tasa de motorización (+8%)**
- ★ Uso otras modalidades



93 71 93

activity status



Command



the spent resources  
097091

# PREMISA DEL MODELO EN RELACIÓN A LA DEMANDA

QUITO  
*grande otra vez*

Oferta  
VS  
Demanda

▶ 929134

▶ 11356

585790

▶ 585790



FINITO ( LIMITE )



INFINITO ( SIN LIMITE )



93

71

93

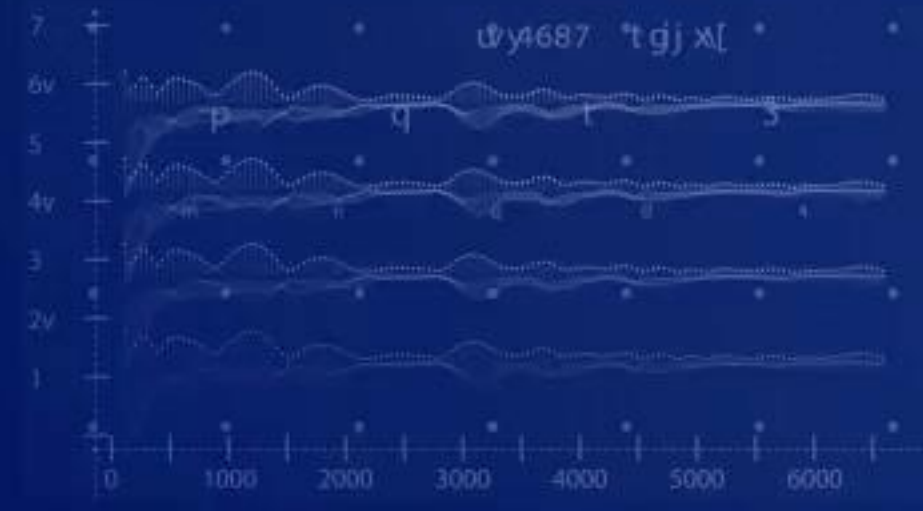
activity status



# CALCULO DEMANDA

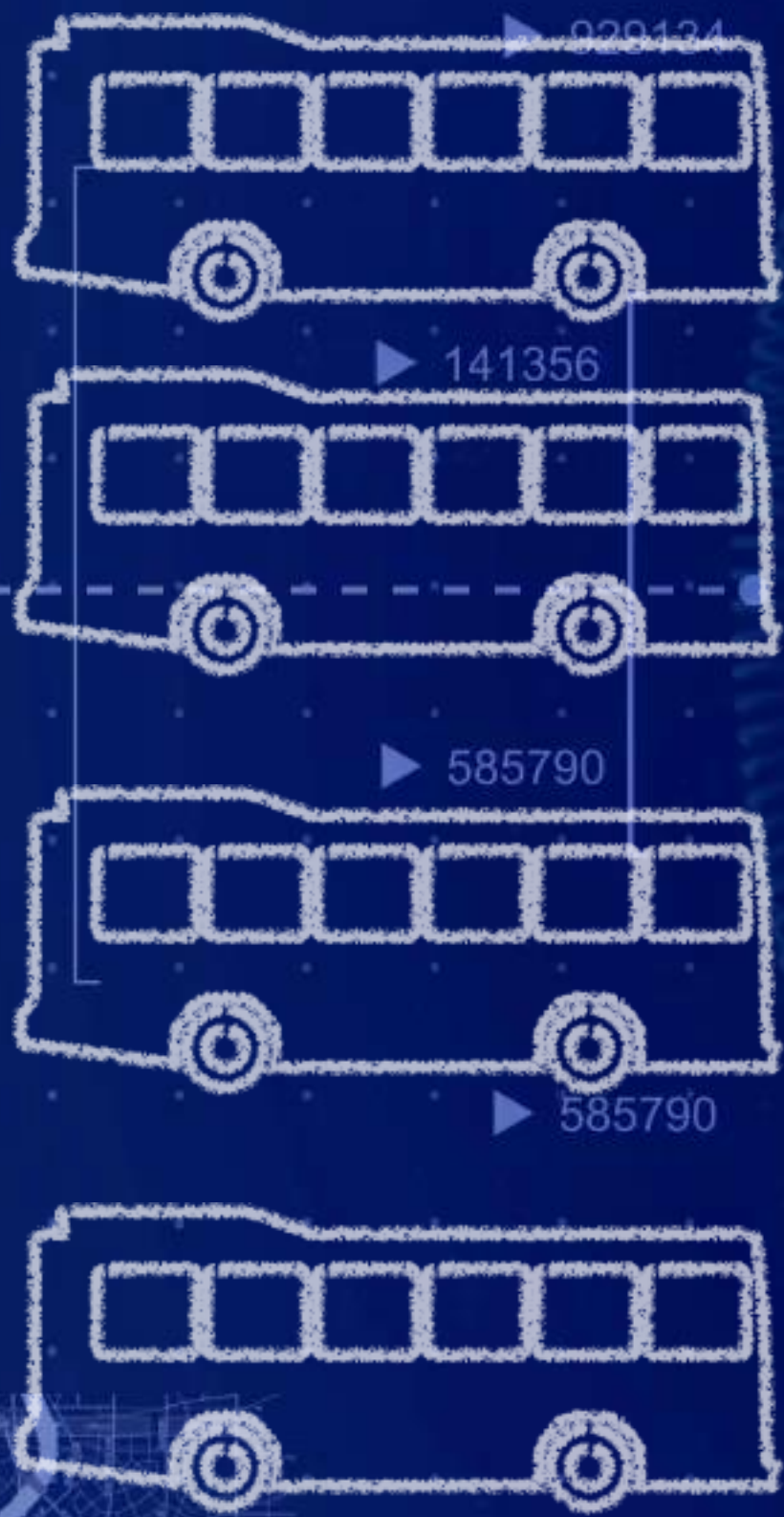
Command

the spent resources  
097091



1659

1'602.292



=

966 pax / dia lab.

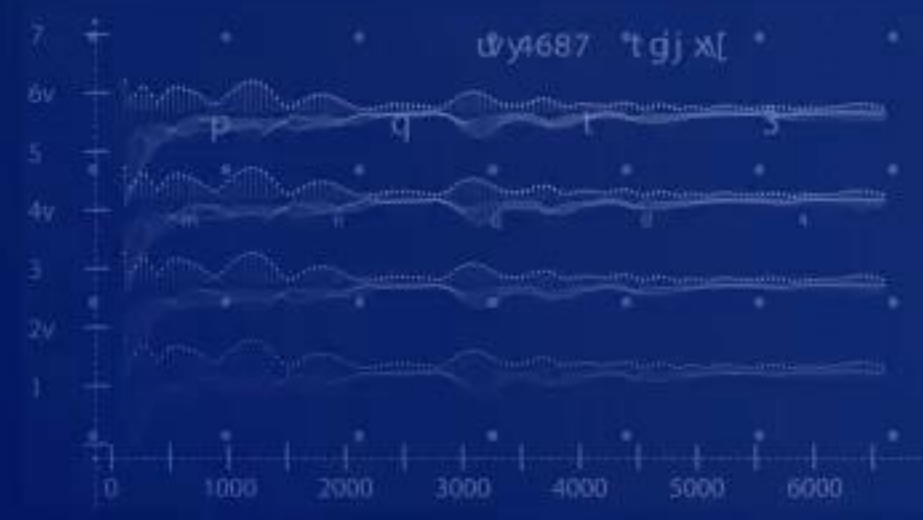
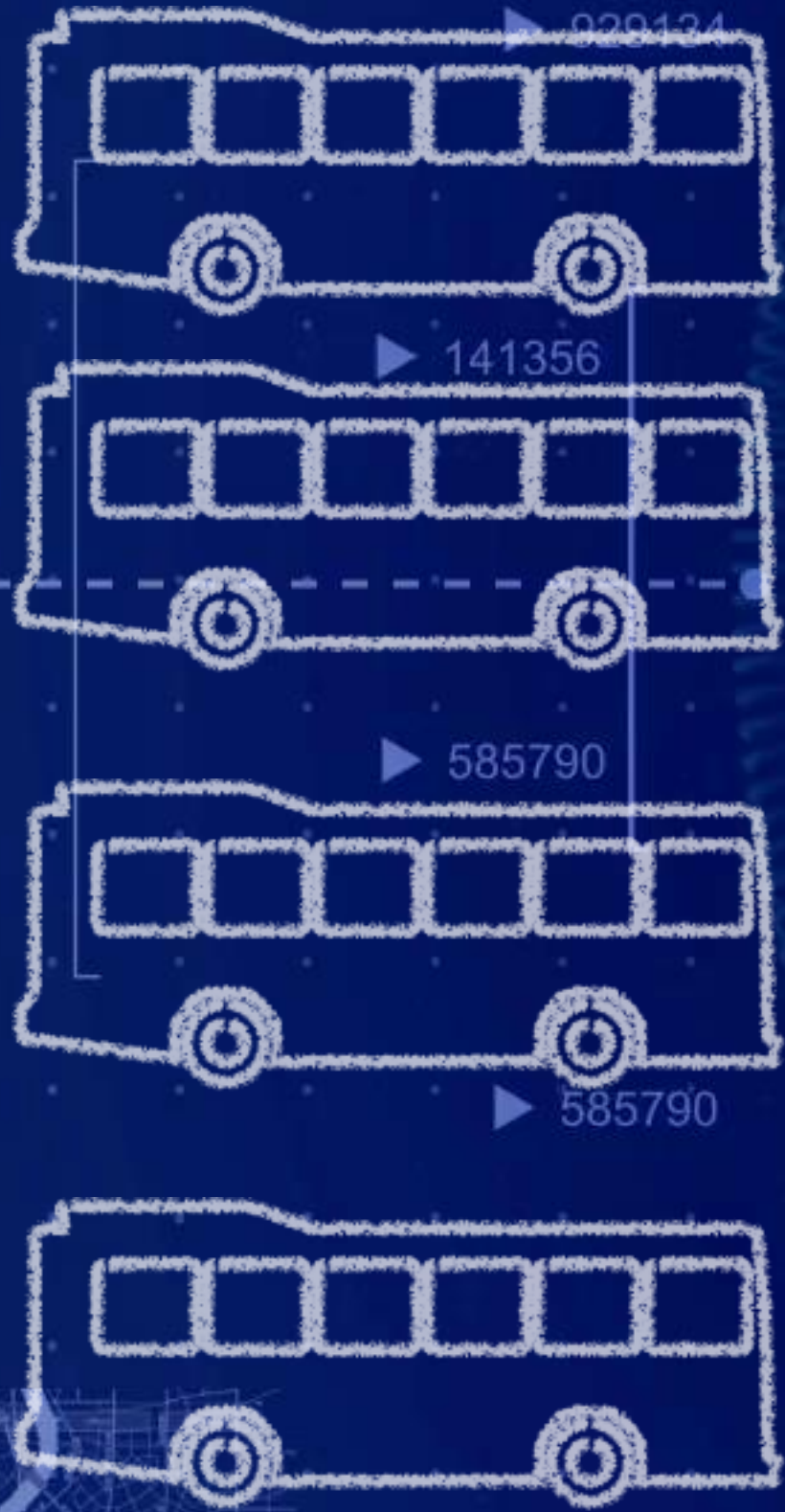
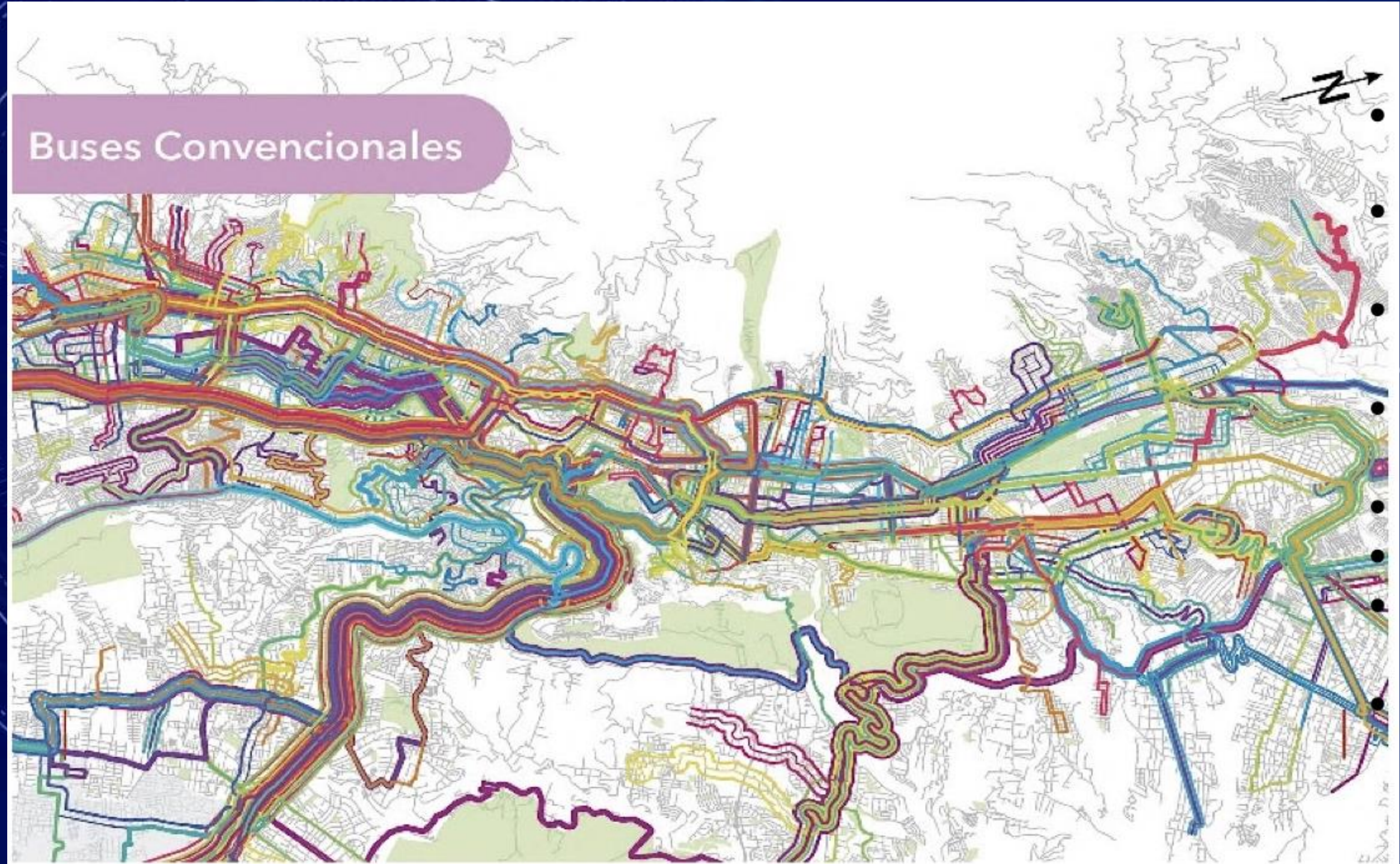


93 71 93



# PROBLEMA ES LA INTERFERENCIA

1659

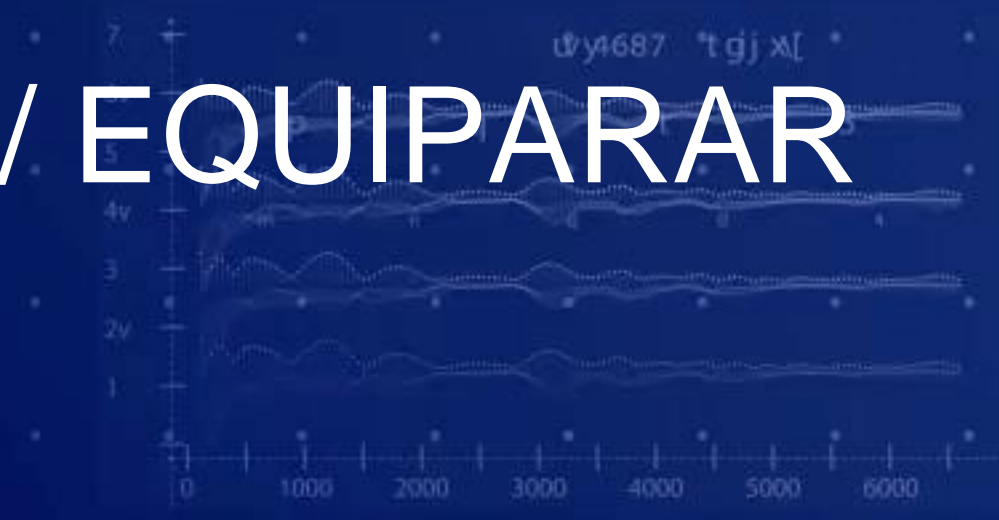
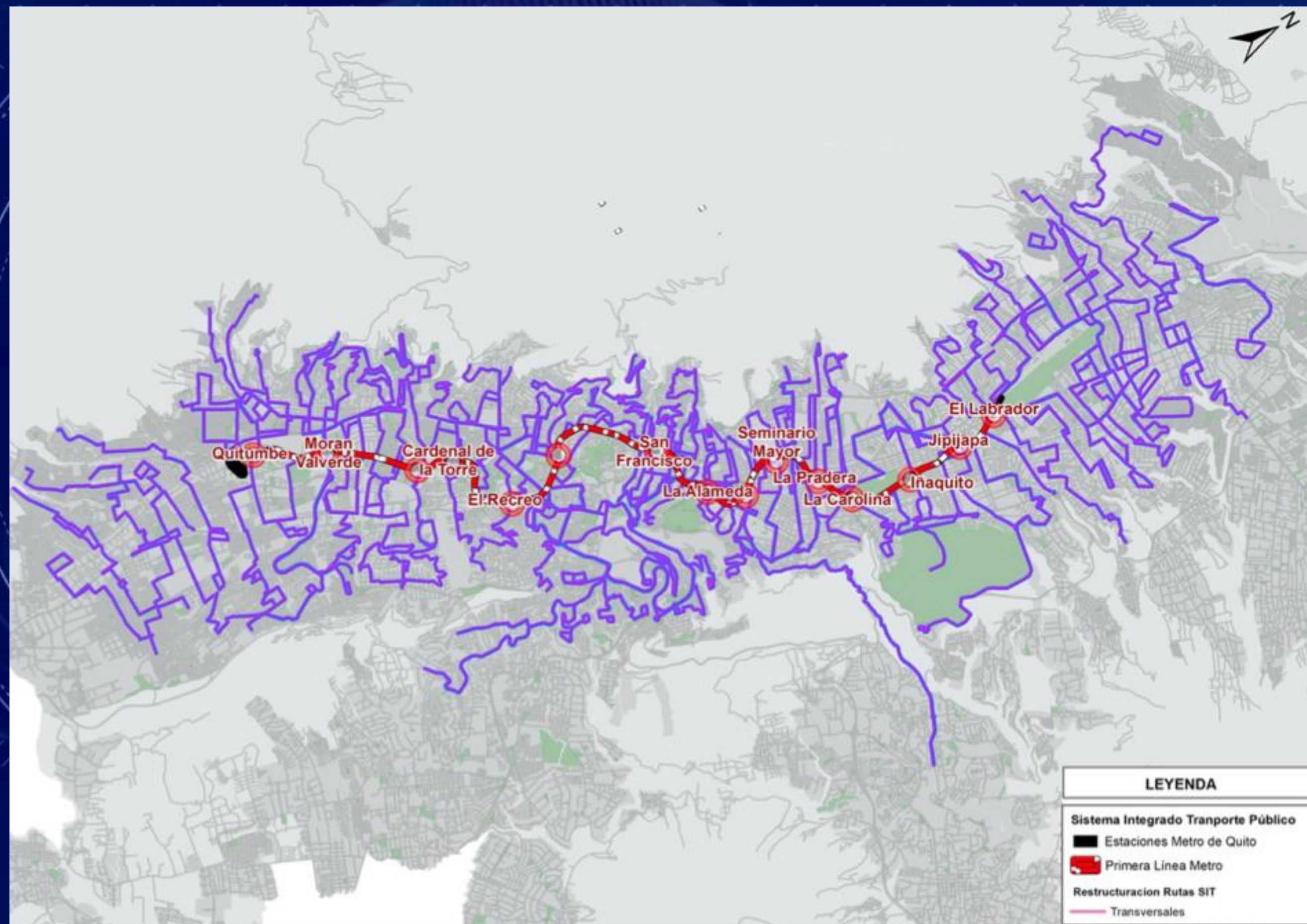
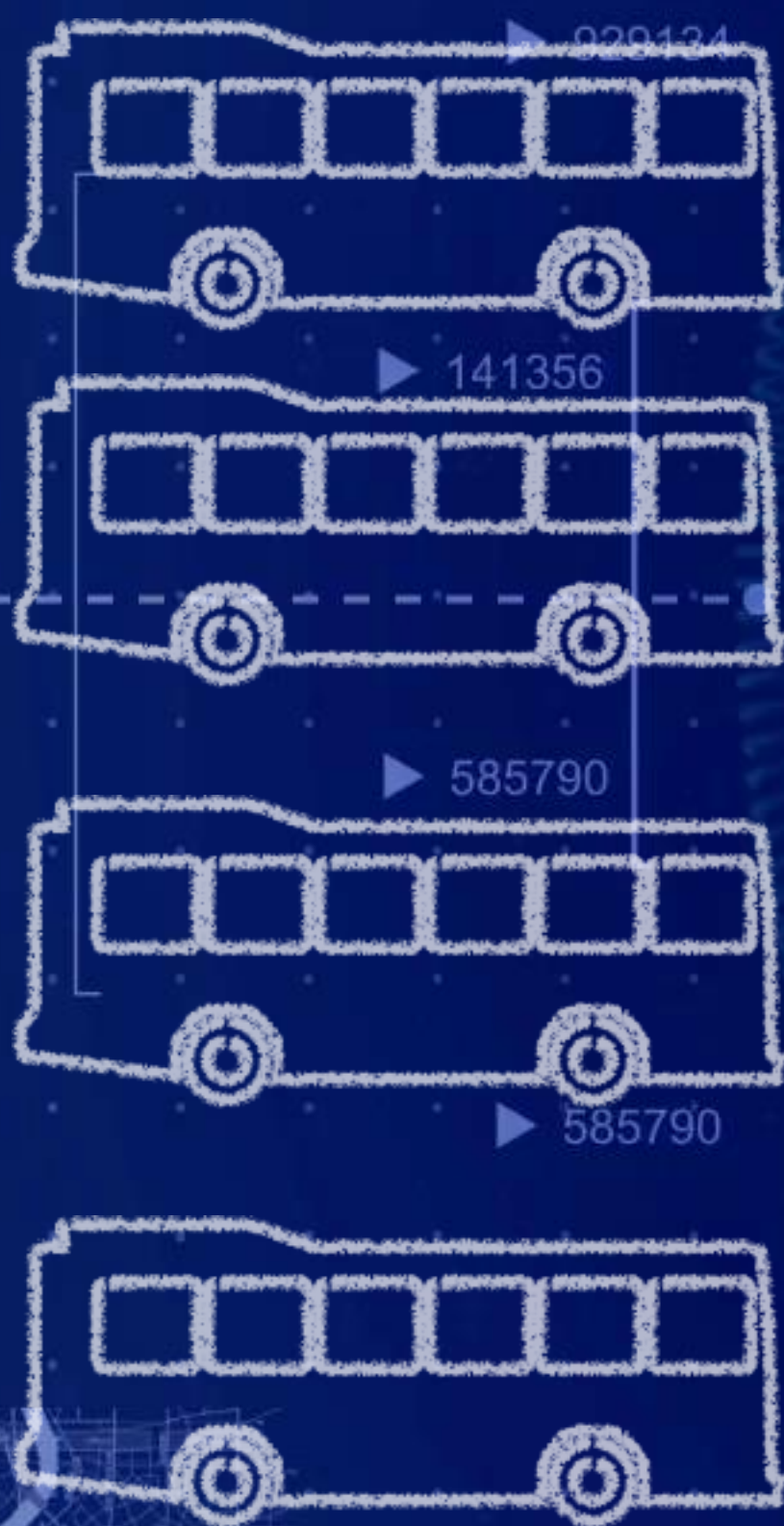


93 71 93



# REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS / OPTIMIZAR DEMANDA / EQUIPARAR

1659



the spent resources  
097091



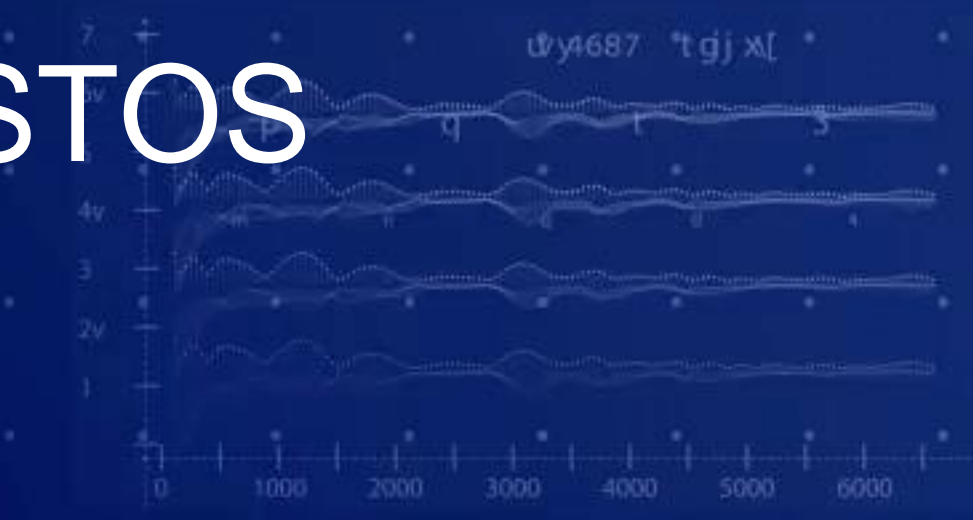
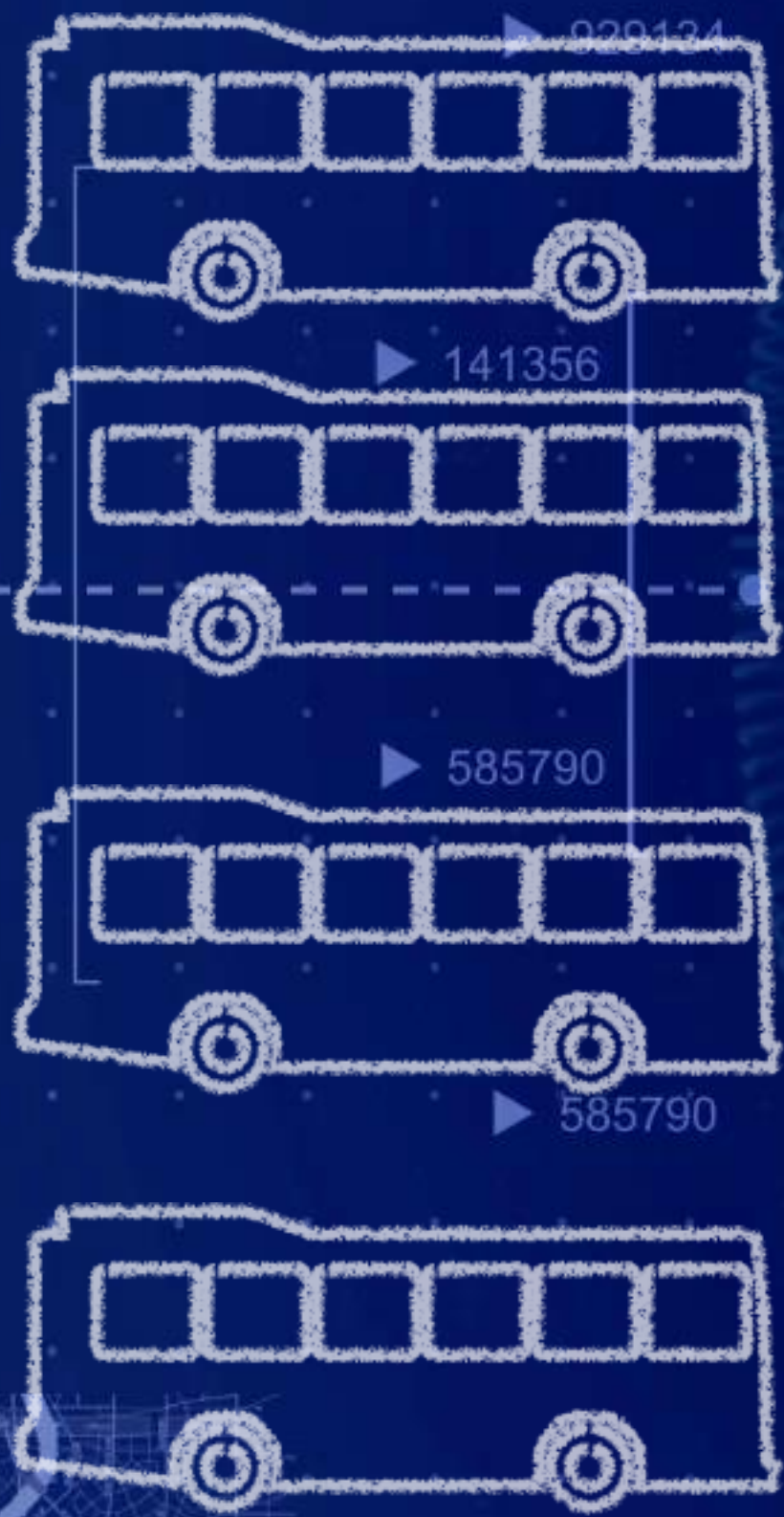


# SERVICIO SOBRE OFERTADO / VENDEN PUESTOS

1659

*Tabla 3: Resumen de Flota a retirar y Incorporar*

Parámetros	A retirar	A incorporar	Diferencia
Buses Tipo	-962	144	-818
Minibús		127	127
Minibús Eléctrico		109	109
Articulado / Biarticulado plataforma alta Articulado piso bajo	- 81	205	205
<b>Total</b>			<b>-441</b>



Command

the spent resources  
097091

This block contains a 'Command' label at the top, a circular graphic with a grid of dots in the middle, and the text 'the spent resources' followed by the number '097091' at the bottom.



93 71 93

activity status

This block features three large, rounded rectangular boxes containing the numbers 93, 71, and 93. Below these boxes is the text 'activity status' and a small line graph with a wavy pattern.



# MODELO GEIPOT VS MODELO PSD

## CONSIDERACIONES:

Tipología	Intracantonal Rural	Intracantonal Urbano	Intracantonal Combinado	Otro
Tecnología	Euro III	Euro III	Euro III	Euro III
Combustible	10 Años	10 Años	10 Años	10 Años
Costo del vehículo	11%	13,8%	11%	18%
Personal Directo	42%	38,9%	31%	30%
Combustible	10%	9,9%	13%	12%
Costos mantenimiento	18%	15,7%	28%	19%
Seguros e Impuestos	5%	5,4%	6%	7%
Personal Indirecto	8%	7,9%	6%	6%
Gastos administración	1%	1,4%	1%	1%
Rentabilidad	4%	7%	4%	8%
<b>Subtotal costos operador Mes</b>	100%	100%	100%	100%
Costos del SITP-Q Mes	0%	0%	0%	0%
<b>Total costos del vehículo</b>	100%	100%	100%	100%



# MODELO GEIPOT VS MODELO GSD

## CONSIDERACIONES:

1. 30 días laborables para la operación de un vehículo GSD discrimina días laborables y

2. GEIPOT utiliza rangos de vida útil de vehículos, GSD considera un bus nuevo, sin embargo los resultados son similares

3. GEIPOT no considera ayudante para la operación deja a elección del Municipio y no considera tabla sectorial ni afiliación, GSD debido a que el modelo fue diseñado para el Dmq si considera este personal directo sin embargo el ayudante se excluye con el SIR



# TARIFA GEIPOT 0,41 CTVS

COSTO VARIABLE		COSTO FIJO		TOTAL POR KILÓMETRO	
0,30	+ 255	\$1,25	=	\$1,55	256
9%		81%			
Alícuotas sobre los Ingresos Financieros				0,00%	257
Equivalencia	1 - [ 257	0,00%	/ 100 ]	1,0000	258
factor de equivalencia					
1,55	/ 258	1,0000	=	\$1,55	259
Tarifa		IPKe		dólares	
1,55	/ 79	3,76	=	\$0,4121	260

US\$ CENTAVOS			
46,00	TI	80%	TARIFA INTEGRAL
23,00	TR	20%	TARIFA REDUCIDA
\$0,4140			
\$0,4121			
\$0,3340			
TARIFA PONDERADA POR KILÓMETRO			
US\$ CENTAVOS			
38,00	TI	80%	TARIFA INTEGRAL

SUMEN DE DATOS

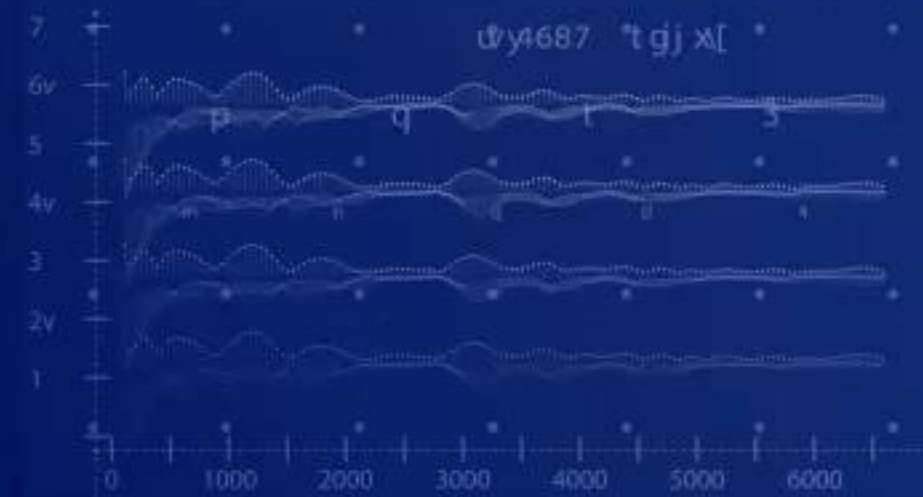
1 TARIFA | 2 DATOS OPERACIONALES | 3 COSTOS VARIABLES | 4 COSTOS FIJOS | 4 CALCULO FINAL DE TARIFA | REGISTRO DE FLOTAS | Hoja11



Command



the spent resources  
097091



# QUIJITO

*grande otra vez*

▶ 585790

▶ 585790



**Metro**

Secretaría de  
**MOVILIDAD**

*grande otra vez*

**TRANSPORTE  
DE PASAJEROS**

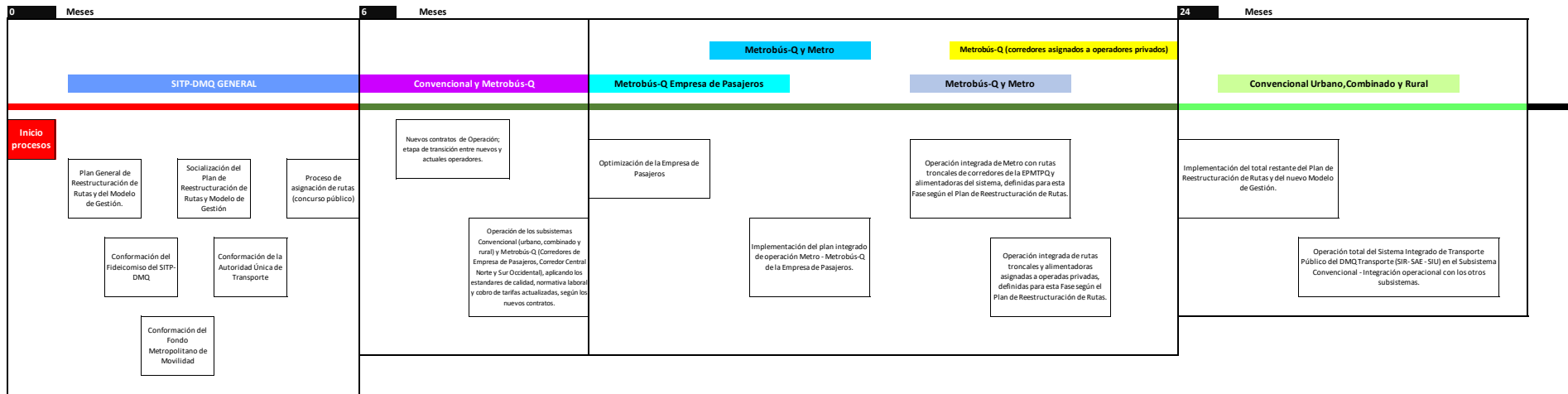
*grande otra vez*

93

activity status

This information is intended for internal use only and is not to be distributed outside the organization. It is subject to change without notice. All rights reserved. © 2014. All rights reserved. For more information, contact the organization's IT department.

# **ANEXO 4**



# **ANEXO 5**



**EJE TERRITORIAL  
COMISIÓN DE MOVILIDAD**

**Informe No. IC-O-CMO-2020-005**

**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 viernes 20 de noviembre de 2020, respecto al proyecto de "ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATIVA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS", 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. Recaudos 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 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 27 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 Secretaria 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		Informe sobre el avance en la implementación del Sistema Integrado de Recaudo.
14	035	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.
		Conocimiento del oficio No. GADDMQ-DC-SMGI-2020-0007-M, de fecha 01 de agosto de 2020, mediante el cual el



18	043	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.
23	050	Conocimiento de la resolución No. C 090-2020 adoptada por el Concejo Metropolitano en sesión extraordinaria No. 100 realizada el 22 de octubre de 2020; y, resolución al respecto. Esta sesión fue reinstalada en dos ocasiones, los días 26 y 28 de octubre de 2020.
24	051	Conocimiento de los informes emitidos por la Secretaría de Movilidad y la Procuraduría Metropolitana sobre el proyecto de "Ordenanza Metropolitana Reformatoria al Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito que establece la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros"; y, resolución al respecto.
25	053	Comisión general para recibir a los señores Alexander Tibanlombo, activista y promotor de derechos de personas con discapacidad; y, Willan Antonio Diaz, Director Ejecutivo de UNAMONOS.
26		Análisis de las observaciones recibidas en primer debate; y, resolución al respecto.
27		Continuación del análisis de las observaciones recibidas en primer debate; 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 las 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, suscrito por el Lcdo. Guillermo Abad Zamora, Secretario de Movilidad, 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, era oportuno que su debate se dé en el seno del Concejo Metropolitano, para lo cual, la Comisión de Movilidad, emitió el Informe No. IC-O-CMO-2020-003, realizando las siguientes recomendaciones:

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.

2.14. Mediante oficio GADDMQ-SGCM-2020-3613-O, de fecha 16 de octubre de 2020, el Concejo Metropolitano de Quito fue convocado para tratar en primer debate el mencionado proyecto, sin embargo, luego de la intervención de todos sus miembros, resolvió: *“Aprobar la moción presentada por la Concejala Metropolitana Brith Vaca, que señala: Que la versión del proyecto “Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)”, retorne a la Comisión de Movilidad para que elabore el texto definitivo de este proyecto, a fin de que se presente al Concejo Metropolitano en pleno, de acuerdo a los literales c) y d) del artículo 13 de la Resolución C074 de 08 de marzo de 2016; y, conforme el procedimiento parlamentario y el régimen jurídico aplicable, previo a su conocimiento en primer debate”.*

2.15. Mediante oficios números GADDMQ-SGCM-2020-3684-O; GADDMQ-SGCM-2020-3691-O; y, GADDMQ-SGCM-2020-3750-O, la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E), notificó a la presidencia de la Comisión de Movilidad, las observaciones presentadas al proyecto.

2.16. Mediante oficios Nro. GADDMQ-SGCM-2020-3710-O, de 24 de octubre de 2020, se convocó a la sesión extraordinaria Nro. 050 de la Comisión de Movilidad, para dar cumplimiento a la Resolución No. C 090-2020 adoptada por el Concejo Metropolitano en sesión extraordinaria No. 100 realizada el 22 de octubre de 2020, la cual fue reinstalada en dos ocasiones mediante oficios Nos. GADDMQ-SGCM-2020-3712-O, de 26 de octubre de 2020; y, GADDMQ-SGCM-2020-3737-O, de 27 de octubre de 2020. Luego de un extenso análisis de todas las observaciones recogidas durante la sesión No. 100 del Concejo Metropolitano y aquellas que fueron recibidas por escrito, de los concejales: Luz Elena Coloma, Bernardo Abad, Luis Robles, Luis Reina, Mario Granda, Fernando Morales, Juan Manuel Carrión y Andrea Hidalgo, la Comisión realizó todos los ajustes que consideró necesarios en el proyecto de ordenanza y lo denominó: *“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL LIBRO IV.2 DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS”.*

2.17. En la sesión Nro. 050 – extraordinaria de la Comisión de Movilidad, mediante Resolución 035-CMO-2020, resolvió: *“Autorizar a la Presidencia de la Comisión de Movilidad a realizar una revisión de forma del proyecto de ordenanza producto del análisis realizado en tres sesiones, hoy identificado como “Ordenanza Metropolitana Reformatoria al Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito que establece la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros”, previo a que éste sea remitido a la Procuraduría Metropolitana y a la Secretaría de Movilidad, para que, dentro del ámbito de sus competencias, en el término de 48 horas, emitan los informes jurídico y técnico correspondientes.*



*La Secretaría de Movilidad deberá adjuntar a su informe técnico todos los anexos del proyecto de ordenanza considerados y que se encontraren pendientes.”.*

**2.18.** Mediante oficio Nro. GADDMQ-PM-2020-2843-O, de 30 de octubre de 2020, el Subprocurador Metropolitano, abogado Fernando André Rojas, emite su pronunciamiento, acerca del texto del Proyecto de Ordenanza Metropolitana antes referido.

**2.19.** Mediante oficio Nro. SM-2020-2378, de 02 de noviembre de 2020 y su alcance con oficio Nro. SM-2020-2380, de 03 de noviembre de 2020, el licenciado Guillermo Abad, presenta su informe sobre el proyecto de ordenanza en referencia al cual adjunta todos los documentos que constituirán los anexos del proyecto de ordenanza.

**2.20.** En sesión Nro. 051 - Extraordinaria, realizada el 03 de noviembre de 2020, la Comisión de Movilidad luego del extenso y minucioso análisis del proyecto de ordenanza realizado en su seno y luego de haber dado cumplimiento a la Resolución No. C 090-2020, adoptada por el Concejo Metropolitano, con la presencia de todos sus miembros, y, por unanimidad, emitió Dictamen Favorable, para que éste conozca en primer debate el proyecto de *“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL LIBRO IV.2 DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS”*, de iniciativa del Alcalde Metropolitano.

**2.21.** Mediante oficio No. GADDMQ-SGCM-2020-3851-O, de fecha 05 de noviembre de 2020, se procede, a petición de parte interesada, con la calificación al mecanismo de participación *“Silla Vacía”*, de los delegados de la VEEDURÍA PARA LA DETERMINACION DEL MODELO TARIFARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

**2.22.** Mediante el oficio S/N, de 09 de noviembre de 2020, suscrito por los representantes de las Operadoras de Transporte CALDERÓN; SAN JUAN; LLANO GRANDE; y, TRANSPORSEL S.A.; se reciben observaciones al proyecto de ordenanza en mención.

**2.23.** El Concejo Metropolitano de Quito, en sesión Nro. 013 – Ordinaria, realizada el 10 de noviembre de 2020, convocada mediante oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2020-3841-O, conoció en primer debate el proyecto de ordenanza objeto del presente informe.

**2.24.** Mediante oficios Nros. GADDMQ-DC-AMGB-2020-0445-O, suscrito por el concejal Bernardo Abad Merchán; GADDMQ-DC-OTNA-2020-0265-O, suscrito por el concejal Orlando Núñez Acurio; y, GADDMQ-DC-SB-2020-0299-OS, suscrito por la concejala Soledad Benítez Burgos; se recibieron observaciones por escrito al proyecto de ordenanza, por parte de los miembros del Concejo Metropolitano.



2.25. Mediante oficio Nro. VMT-DMQ-20-054, de fecha 11 de noviembre de 2020, la VEEDURÍA PARA LA DETERMINACIÓN DEL MODELO TARIFARIO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, presenta sus observaciones al proyecto de ordenanza objeto del presente informe.

2.26. Mediante oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2020-3982-O, de fecha 12 de noviembre de 2020, la Abg. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo Metropolitano (E), remitió para conocimiento y análisis de la Comisión de Movilidad, la síntesis de las observaciones realizadas en primer debate al proyecto de ordenanza referido.

2.27. En sesión No. 053 – extraordinaria, llevada a cabo el 18 de noviembre de 2020 y su continuación el 20 de noviembre del mismo año, la Comisión de Movilidad analizó todas las observaciones recibidas, incorporando aquellas que consideró pertinentes, conforme la matriz que se adjunta como parte integrante de este informe y, emitió Dictamen Favorable para que el Concejo Metropolitano conozca en segundo debate, el proyecto de Ordenanza finalmente denominado *“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS”*.

### 3. BASE NORMATIVA:

El artículo 66 número 25 de la Constitución de la República, 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 de la norma ibídem, 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 de la Constitución 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 de la Constitución, 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”.*

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 REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS”*, de iniciativa del Alcalde Metropolitano, Dr. Jorge Yunda Machado, sea conocido por el Concejo Metropolitano en segundo debate.



## 5. DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad, en Sesión Nro. 053 - Extraordinaria desarrollada el 18 y 20 de noviembre de 2020, luego de analizar la documentación que reposa en el expediente, el texto del proyecto de ordenanza, en 27 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 FAVORABLE** para que el Concejo Metropolitano conozca en **SEGUNDO DEBATE** el proyecto de "ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS", de iniciativa del Alcalde Metropolitano, Dr. Jorge Yunda Machado, cuyo texto se adjunta al presente documento.

## 6. SUSCRIPCIÓN DEL INFORME:

Los miembros de la Comisión de Movilidad abajo firmantes aprueban el día 20 de noviembre de 2020 el Informe de la Comisión en los términos establecidos en la continuación de la sesión extraordinaria No. 053, 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: 2020.11.23 18:08:58 -05'00'

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo  
**Presidente de la Comisión de Movilidad**

Mónica Sandoval C.

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**

Abg. Darío Cahueñas Aponte  
**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 la continuación de la sesión No. 053 - Extraordinaria realizada el día viernes 20 de noviembre de 2020, con la siguiente votación de las y los concejales: A FAVOR: Abg. Darío Cahueñas Aponte, Abg. Eduardo del Pozo Fierro, Abg. Mónica Sandoval Campoverde y Dr. Santiago Guarderas Izquierdo.- total cuatro votos (4); EN CONTRA: total cero (0); ABSTENCIÓN: total cero (0); y, EN BLANCO: total cero (0). CONCEJALES AUSENTES: total uno (1), Sr. Omar Cevallos Patiño.

Quito D.M., 20 de noviembre de 2020

Abg. Nelson Clemente Calderón Ruiz

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

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Una de las claves del proceso de transformación y modernización del Distrito Metropolitano de Quito es la reconfiguración de su Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros, con el propósito de que garantice y provea a todos los habitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad; siendo obligación de todos 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 se integren.

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), lo 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.

La Secretaría de Movilidad, rectora en materia de movilidad, ha establecido que el 73% de la población usa el transporte público como modo de movilización motorizado, por lo que mejorar y ordenar el Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, 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 del vehículo particular.

La implementación de la integración de los subsistemas de transporte público: Metro de Quito, Metrobús-Q, Transporte Convencional, Quito Cables y otros que se crearen, 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 de la calidad del servicio de transporte público en beneficio de toda la ciudadanía.



La integración aportará al desarrollo de la ciudad al generar un conjunto de beneficios, cuyos aspectos más visibles son los siguientes:

- Mejoramiento de la calidad del servicio.
- Ahorro de tiempo de viaje de los ciudadanos.
- 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.

El diseño, planificación e implementación de la integración, con su infraestructura y equipamientos, se dará de forma progresiva, conforme el cronograma definido por el Administrador del Sistema, entendido éste en los términos previstos en el Código Municipal, como la Secretaría de Movilidad, lo cual responde a la necesidad de implementar una integración ordenada, privilegiando a aquella que corresponde a los subsistemas metropolitanos, esto es, a la Primera Línea del Metro y al subsistema Metrobús-Q; luego, una segunda fase de integración entre los primeros subsistemas ya integrados y el subsistema de transporte convencional urbano, combinado y rural; y, finalmente, la integración entre el subsistema Quito Cables y cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare, incluyendo aquí, por ejemplo, el sistema metropolitano de bicicleta pública.

Como fase previa a la integración, la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la suscripción de adendas a los contratos de operación suscritos con las Operadoras de Transporte Terrestre Público de Pasajeros, en el ámbito intracantonal, urbano, rural y combinado en los cuales se incorporarán obligatoriamente: 1. Índices de calidad para su real mejora y régimen de incumplimientos; 2. Evaluación del servicio; 3. Condición de sujetarse a la implementación del Plan de Reestructuración de Rutas; y, 4. Temporalidad sujeta a la suscripción de los nuevos contratos de operación, luego de la asignación de las nuevas rutas.

Dentro de este proyecto se prevé como una herramienta imprescindible de cambio, la ejecución del Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio, la cual se concretará a través de la asignación de rutas mediante concursos públicos en los que podrán participar operadoras privadas y públicas, nacionales y extranjeras.

La optimización de los costos de operación del sistema es otro objetivo que se sustenta en la estructuración de una red integrada, que provea de manera eficiente los mismos y que considere a la Primera Línea del Metro de Quito como el eje fundamental de esta red; reestructurando los servicios troncales y alimentadores, considerando el principio de complementariedad y el necesario proceso de optimización del actual Subsistema Metrobús-Q; y, respecto de las rutas que se diseñen para el subsistema convencional, se propenderá a que éstas sean transversales y complementarias, debiendo obligatoriamente alimentar a los subsistemas Metrobús-Q y Metro de Quito.

La integración tarifaria 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.

La integración física, tarifaria y operacional de todos los subsistemas del transporte de pasajeros, exige el establecimiento de un régimen tarifario aplicable a ésta, para lo cual resulta necesario considerar lo siguiente:

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.

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", encargándole 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.

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 intraprovincial; 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.

El artículo IV.2.320 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, menciona que la estructura tarifaria 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, el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros será el 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.2.321 ibídem.

El Código Municipal define i. la tarifa técnica como el rubro o precio producto de la relación entre el costo total para la prestación del servicio y el número total de usuarios transportados, que permite cubrir los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores y agentes del sistema de transporte público; ii. la tarifa plana o única como el rubro o precio fijo por viaje realizado, cuyo empleo puede limitarse a una ruta, un Subsistema o a una red completa de transporte público; iii. la tarifa variable por distancia de recorrido como el rubro o precio diferencial de acuerdo al uso que se haga del servicio de transporte, determinada por la cantidad de kilómetros recorridos desde que se realiza la validación de acceso a uno de los Subsistemas de transporte público hasta el momento en que se produce la salida del mismo; y, iv. la tarifa variable por etapas o transferencias como el rubro o precio diferenciado en

función del número de intercambios o transbordos que el usuario realice en cada viaje entre los Subsistemas de transporte público, durante un periodo de tiempo autorizado, tarifa que implica la integración tarifaria de los diferentes Subsistemas.

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.

La Secretaría de Movilidad ha informado 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, en virtud de ello, como rectora en la materia, recomienda que el tipo de tarifa más conveniente a aplicarse en la ciudad de Quito, cuando se implemente la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros, contando con un sistema integrado de recaudo, es la denominada "Tarifa Variable por etapas o transferencias", según la definición prevista en el artículo IV.2.315 del Código Municipal.

La tarifa variable con cobro adicional 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 una ventana de tiempo determinada<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> Tiempo máximo para que una persona realice su viaje completo.



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.

Con el objeto de que la operación del subsistema convencional sea sostenible, la Secretaría de Movilidad ha realizado un ejercicio proyectado que actualizaría la tarifa al usuario, en una primera fase de USD. \$ 0,25 a USD. \$ 0,35, y en una segunda fase la que corresponda al sistema integrado. Esta tarifa propuesta entraría en vigencia luego de la firma de las adendas a los contratos de operación y nuevas autorizaciones establecidos en esta ordenanza y del cumplimiento de los indicadores de calidad de servicio de transporte público, con una validez para el subsistema convencional, así como para el Subsistema Metrobús-Q.

Para la definición de la tarifa en la primera fase de integración entre los subsistemas Metro y Metrobús-Q, es decir para el inicio de operación del Metro de Quito, la Secretaría de Movilidad juntamente con la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, elaboró un modelo de cálculo tarifario específico para el efecto. Los resultados de este cálculo se plasmaron en cuatro escenarios constantes en los informes emitidos por la Secretaría de Movilidad y constantes en el expediente, siendo el escenario No. 3 el recomendado por las instancias técnicas a aplicarse para esta fase. Dicho escenario establece que la tarifa base para utilizar el Metro sea 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 sea de \$0.35 y el valor por la transferencia al Metro sea de \$0.25. Consecuentemente la tarifa total de integración tendría un valor de \$0.60. Cabe indicar que, conforme lo ha informado la Secretaría de Movilidad, esta tarifa no cubre todos los costos operacionales de los dos subsistemas integrados, debido a que la demanda esperada en el subsistema Metro, no alcanza la demanda prevista, 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 de los mecanismos que resultaren necesarios para garantizar la sustentabilidad y continuidad de la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

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.

Finalmente, con el objetivo de viabilizar la integración es imprescindible contar con un Sistema Integrado de Recaudo - SIR, definido en el artículo IV.2.234 del Código Municipal, en el que se determina que éste servirá para implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa a través de medios tecnológicos; el cual integrará a todos los operadores del transporte público, a través del pago de la tarifa con un solo medio de pago electrónico.

De ahí que, esta ordenanza establezca que a partir de la Primera Fase de Integración la forma de cobro o pago de la tarifa en los servicios que se integren en esta fase, esto es, Metro y Metrobús-Q, se realizará mediante el Sistema Integrado de Recaudo y una vez implementada la Segunda Fase de Integración, el SIR también será la única herramienta de recaudo en el transporte convencional, para lo cual los operadores deberán implementar medios de pago tecnológicos, garantizando la interoperabilidad de éstos con el Sistema Integrado de Recaudo.

Como quedó explicado, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 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 jurídico vigente, resultando necesario contar con una estructura adecuada y favorable a la integración de los subsistemas de transporte público, la cual 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 Metropolitano de Quito, conocer y aprobar la Ordenanza Metropolitana que establece la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

## EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

**Vistos los Informes No. .... de la Comisión de Movilidad**

### CONSIDERANDO:

- Que,** el numeral 3 del artículo 47 en concordancia con el numeral 4 del artículo 37 de la Constitución de la República («Constitución»), reconoce a las personas con discapacidad y adultas mayores, rebajas en los servicios públicos y en los servicios privados de transporte y espectáculos;
- Que,** de acuerdo con el numeral 25 del artículo 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 artículo 240 de la Constitución señala que *“Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. (...)”*;
- Que,** el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, en concordancia con el artículo 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 artículo 313 de la Constitución dispone: *“El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia. Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social. Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley”*;
- Que,** el segundo inciso del artículo 314 de la 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 artículo indica que, el Estado

dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos y establecerá su control y regulación;

**Que,** el literal e) del artículo 55 del del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD») dispone: “*Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: (...) e) Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras...*”;

**Que,** los literales b) y q) del artículo 84 del COOTAD, prevén como funciones del gobierno descentralizado municipal: “... b) *diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales; (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio...*”;

**Que,** el artículo 85 del COOTAD manifiesta que los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que puedan ser asumidas de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que se les asigne;

**Que,** el literal 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 (...)*”;

**Que,** el segundo inciso del 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 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,** el artículo 48 de la LOTTTSV establece 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, intraprovincial 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,** 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,** la LOTTTSV en el artículo innumerado, incorporado luego del artículo 87 sobre la contratación de servicios de transporte terrestre dispone: *"La contratación de un servicio de transporte terrestre es exclusivo de las operadoras debidamente autorizadas por el organismo de tránsito competente, al amparo de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento General de aplicación y sus reglamentos específicos. Queda prohibida la contratación de servicios de transporte terrestre a personas naturales, así como, la contratación de quienes oferten el servicio sin el título habilitante respectivo."*;

**Que,** el artículo 201 literales a), e) y f) de la LOTTTSV, 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 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (*«RLOTTTSV»*) 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,** el artículo 66 del RLOTTTSV 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 artículo 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,** los numerales 1, 2 y 3 del artículo IV.2.6 del Código Municipal señala: *“1. 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; 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 numeral 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 numeral 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,** el artículo IV.2.316 del Código Municipal dispone: *"Es competencia del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en el ejercicio de su autonomía, establecer la estructura tarifaria a ser aplicada en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y establecer los mecanismos que considere necesarios para el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente"*;

**Que,** el artículo IV.2.320 del Código Municipal dispone que 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, el 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;

**Que,** el artículo 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 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 240 de la Constitución de la República del Ecuador, artículos 8, numeral 1, y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 87 literal a) y 322 del Código Orgánico de Organización, Autonomía y Descentralización.**

**EXPIDE LA SIGUIENTE:**

**ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS**

**Artículo 1.-** Incorpórese a continuación del Capítulo IV del Título I Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Libro IV.2 De la Movilidad del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente capítulo:

**CAPÍTULO (...)**

**DE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS**

**SECCIÓN I**

**GENERALIDADES**

**Artículo (...).** - **Objeto.** - El presente capítulo tiene por objeto establecer el marco jurídico de la integración de los subsistemas que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con el fin de, entre otros, mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, garantizar la mayor cobertura del servicio de transporte público dentro del Distrito Metropolitano de Quito y la movilidad, a través de la implementación de servicios públicos de calidad, accesibles, seguros, inteligentes, eficientes y respetuosos con el ambiente.

**Artículo (...).** - **Componentes de la integración.** - La integración física, tarifaria y operacional se aplicará a los elementos y/o componentes operacionales vinculados a los Subsistemas de Transporte Convencional, Metrobús-Q, Metro de Quito, Quito Cables y otros que se crearen.

**Artículo (...).** - **Elementos y sujetos de la integración.** - En el marco de esta integración intervendrán los siguientes sujetos y elementos:

1. Administrador del Sistema.
2. Estructura tarifaria.
3. Administrador de los ingresos operacionales y no operacionales.
4. Unidades de gestión operacional.
5. Fiscalización de la operación.
6. Subsistemas de transporte público.
7. Operadores de los subsistemas de transporte público.
8. Sistemas inteligentes de transporte (SIR, SAE, SIU).

## 9. Infraestructura y equipamientos.

**Artículo (...).** – **Del diseño, planificación e implementación de la integración.** - El diseño, planificación e implementación de la integración, con su infraestructura y equipamientos se dará de forma progresiva y 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 discriminación de ningún tipo. El Administrador del Sistema diseñará estrategias permanentes con el fin de erradicar prácticas y hechos que limiten la oportunidad de acceder a los servicios integrados, para su ejecución obligatoria en cada uno de los subsistemas.

**Artículo (...).** – **De la prestación del servicio sin integración.** – La prestación del servicio de transporte público, antes de la integración de los subsistemas, estará sujeta a la suscripción de adendas a los contratos de operación vigentes, en los cuales se incorporarán obligatoriamente: i. Índices de calidad para su real mejora y régimen de incumplimientos; ii. Evaluación del servicio; iii. Condición de sujetarse a la implementación del Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ, cuya asignación se realizará a través de concurso público, en los términos dispuestos en el Código Municipal; y, iv. Temporalidad sujeta a la suscripción de los nuevos contratos de operación dispuestos en el artículo que regula la prestación del servicio integrado.

Las operadoras que por cualquier razón no suscribieren las adendas a los contratos de operación vigentes se someterán a la tarifa vigente a la fecha de celebración de los contratos de operación originales. El Administrador del Sistema definirá las rutas y frecuencias a las que deberán someterse dichas operadoras, en función de las necesidades y los instrumentos de planificación.

## SECCIÓN II

### DE LA INTEGRACIÓN

**Artículo (...)- Integración física.** - La integración física del transporte público consiste en la articulación que se produce en la infraestructura especializada existente y su entorno inmediato para que los transbordos o transferencias entre los sistemas y subsistemas de transporte público se realicen de manera segura, coordinada, rápida e informada.

**Artículo (...)** **Integración tarifaria.** - La integración tarifaria consiste en la adopción de una estructura de pagos de los servicios, a través de la utilización de varios medios tecnológicos para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios, que bajo especificaciones técnicas únicas sean totalmente interoperables con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), con la finalidad de facilitar la accesibilidad y disminuir los costos del servicio de transporte, así como lograr la eficiencia en la recaudación y disponer de mejores niveles de



información para la planificación del Sistema.

**Artículo (...).** - **Integración operacional.** - La integración operacional comprende a la interconexión de los diferentes subsistemas de transporte público que deberán gestionarse de manera centralizada en un entorno intermodal.

**Artículo (...).** - **Proceso de integración.** - El proceso de integración física, tarifaria y operacional se realizará de manera progresiva, para lo cual el Administrador del Sistema, será el responsable del cumplimiento del cronograma de implementación de las fases de integración, previsto en el anexo No. 01 de la presente Sección.

La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:

1. **Fase Primera de Integración:** Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q.
2. **Fase Segunda de Integración:** Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,
3. **Fase Tercera de Integración:** Integración del subsistema Quito Cables y cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.

**Artículo (...).** - **De la prestación del servicio integrado.** - Cuando el servicio se brinde por gestión delegada por operadoras privadas, estará condicionado a la suscripción de contratos de operación, cuyo contenido se ajustará a lo previsto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento general de aplicación y contendrá los siguientes lineamientos mínimos y obligatorios:

- i. Zonas de operación constituidas por los elementos y/o componentes vinculados con los corredores troncales y rutas (en sus diversos tipos) que, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema, están implementados o se llegaren a implementar;
- ii. Indicadores de desempeño y sus sanciones, al menos de: (i) el índice de regularidad para controlar la cantidad de servicios del plan operacional; (ii) el índice de puntualidad para controlar que los servicios se hayan realizado en itinerarios y frecuencias; y, (iii) el grado de satisfacción en base a encuestas sobre la calidad de los servicios realizadas a los usuarios; y,
- iii. Condiciones para la gestión administrativa, laboral, financiera, operativa y ambiental de las operadoras para cumplir con el régimen jurídico aplicable.

Para la verificación del cumplimiento de estas condiciones, la Secretaría de Movilidad realizará controles globales a las operadoras a fin de confirmar el cumplimiento de obligaciones tributarias y laborales; y, controles individuales aleatorios en el caso de que los socios sean los que generan la relación de dependencia con los trabajadores.

El contrato será revisado en el evento de que existan nuevas tecnologías o parámetros de calidad del servicio que serán desarrollados en el propio contrato.

Cuando el servicio se brinde por gestión directa, a través de las empresas públicas metropolitanas, estará sujeto a nuevas autorizaciones, de conformidad con el régimen jurídico aplicable.

**Artículo (...). - Reestructuración de rutas.** - El Administrador del Sistema realizará el proceso para la asignación de las rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, que como anexo No. 02 se adjunta a esta sección, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial incluyendo los sectores periféricos, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio; así como, optimizar los costos de operación del sistema.

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.

El Administrador del Sistema, en coordinación con las Empresas Públicas Metropolitanas de Pasajeros y Metro de Quito, implementará la reestructuración de los servicios troncales y alimentadores, considerando el principio de complementariedad y el necesario proceso de optimización del actual Subsistema Metrobús-Q, con el fin de alcanzar mayores niveles de eficiencia, tanto de la parte operacional como administrativa. Dicha reestructuración se aplicará desde la Fase Primera de Integración.

A partir de la vigencia de este capítulo, los buses nuevos que se incorporen o se reemplacen al servicio en las troncales de los corredores y sub troncales del Subsistema Metrobús-Q, serán exclusivamente de tecnología limpia.

La implementación paulatina de este tipo de vehículos se realizará de manera programada según el cronograma y condiciones que establezca el Administrador del Sistema, de conformidad con la normativa que sobre electromovilidad sea aprobada para el Distrito Metropolitano de Quito.

**Artículo (...). - Modelo de Gestión.** - El Modelo de Gestión que emita el Administrador del Sistema deberá considerar los siguientes lineamientos esenciales:

1. Descripción de los procesos operativos de integración de los diferentes servicios de transporte público conforme a las fases de integración señaladas en el presente capítulo y definición del Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ. Las rutas que se diseñen dentro de este plan para el subsistema convencional propenderán a ser transversales y deberán ser complementarias, debiendo obligatoriamente alimentar a los subsistemas Metrobús-Q y Metro de Quito.
2. Mecanismo de asignación de rutas a operadoras de transporte, el mismo que se realizará mediante concurso público de grupos o paquetes de rutas (troncales, subtroncales, alimentadoras, diagonales, transversales y otras), para dar origen a los respectivos contratos de operación y autorizaciones, según el régimen aplicable. Se excluye expresamente de este proceso las troncales actualmente administradas y operadas por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, pero no las alimentadoras.

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros buscará mejoras a través de los mecanismos previstos en el ordenamiento jurídico vigente, con el propósito de alcanzar una operación eficiente y competitiva.

En el caso de que a futuro se contemple la delegación de los corredores BRT que son operados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, se procederá de conformidad con lo previsto en los artículos 283 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y 74 del Código Orgánico Administrativo.

3. En el concurso público se incentivará con puntuación adicional a las operadoras que presenten mayor cantidad de flota con tecnología amigable con el ambiente, lo cual estará especificado en las bases del concurso correspondiente.
4. Las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y mantener, como base, la certificación UNE EN 13816 específica a la calidad del servicio en el transporte público de pasajeros, en los plazos y condiciones establecidos en las autorizaciones y contratos de operación, respectivamente. Además, deberán obtener posteriormente las ISO que determine el Administrador del Sistema, en la forma señalada anteriormente, para garantizar la calidad en la administración, mantenimiento y operación.
5. La recaudación tarifaria que se produzca por efecto de los servicios de transporte público deberá ser centralizada en la gestión del Administrador del Sistema que incluye la constitución de un Fideicomiso Global que será custodio de dichos fondos, en el que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema y de los subsistemas

gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, tendrá la calidad de constituyente y constituyentes adherentes, respectivamente, y en el cual el Municipio tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dicho Fideicomiso Global y la mayoría de miembros de la Junta de Fideicomiso correspondiente. El Fideicomiso Global distribuirá los pagos a las operadoras por la contraprestación de los servicios, de acuerdo con las instrucciones básicas constantes en el anexo No. 03 que forma parte de esta Sección y aquellas emanadas por el Administrador del Sistema en el contexto de los contratos que se establezcan.

Consecuentemente, las operadoras dejarán de realizar los cobros de dinero en efectivo de los pasajes por parte de los usuarios, lo cual se realizará a través del Sistema Integrado de Recaudo.

Adicional al Fideicomiso Global, constituido por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema, y al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, se establece que cada uno de dichos subsistemas constituirá su respectivo Fideicomiso Individual, para el cabal funcionamiento y operación del Sistema, debiendo estar el Fideicomiso Global y cada Fideicomiso Individual debidamente interrelacionados. Igualmente, en cada Fideicomiso Individual el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dichos fideicomisos individuales y la mayoría de miembros de la Junta de tales fideicomisos individuales”.

**Artículo 2.** – Incorpórese a continuación de la Sección I De la estructura tarifaria del Capítulo II De la Política Tarifaria del Título XIII De la política tarifaria aplicables en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, del Libro IV.2 del Código Municipal, la siguiente Sección:

## **SECCIÓN II**

### **DEL RÉGIMEN TARIFARIO APLICABLE A LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS**

#### **PARÁGRAFO I**

#### **DEL CÁLCULO DE LAS TARIFAS**

**Artículo (...).** - **Metodología para el cálculo de tarifas.** – La metodología a aplicarse para el cálculo de tarifas 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, conforme a la siguiente fórmula general:

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

Para determinar los costos de operación de los diferentes subsistemas de transporte público, el Administrador del Sistema actualizará y, de ser el caso, pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano, los valores de los componentes que constan en el Modelo Tarifario de cálculo que dispone y que se describen en el siguiente artículo.

**Artículo (...).** - **Componentes.** – Los componentes de los costos de operación de los subsistemas de transporte público 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.

El detalle de los costos establecidos en este artículo, se encuentran determinados en el Anexo No. 01 que forma parte de esta Sección.

**Artículo (...).** - **Esquema de Tarifas sin integración.** - Una vez que se hayan suscrito las adendas a los contratos de operación y nuevas autorizaciones y cumplidos los indicadores de calidad de servicio de transporte público de pasajeros, que formarán parte de estos, se aplicarán las siguientes tarifas:

La tarifa plana o única para el subsistema de transporte público convencional intracantonal urbano y el Subsistema Metrobús-Q del Distrito Metropolitano de Quito, será de \$ 0,35 USD (Treinta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América).

Para el caso del servicio de transporte público prestado a través de buses eléctricos u otra tecnología de baja emisión, calificada previamente por la Secretaría de Movilidad mediante informe técnico, la tarifa será de \$ 0.45 USD (Cuarenta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América).

La tarifa variable por distancia de recorrido para el subsistema de transporte público convencional intracantonal combinado y rural, será de 0,35 USD (Treinta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América) y su valor incremental se calculará de acuerdo con las distancias de recorrido fijadas en tramos, conforme se detalla en el Anexo 02 de esta Sección.



A los valores de las tarifas plana o única y variable por distancia de recorrido, se aplicará la tarifa preferencial prevista en el régimen jurídico aplicable, en especial, el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; la Ley Orgánica de Discapacidades y, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

**Artículo (...).** - **Esquema de Tarifas con integración.** - La tarifa a aplicarse a partir de la Fase Primera de Integración, será la denominada tarifa variable por etapas o transferencias, que en todos los casos aplicará los principios de la política tarifaria, entre otros, el de accesibilidad a tarifas socialmente justas.

Este esquema de tarifas implica que el usuario del transporte público integrado 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.

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.

Las transferencias entre unidades alimentadoras y troncales del Subsistema Metrobús-Q y viceversa, que se realicen dentro de una estación cerrada o en una parada específica diseñada operacionalmente para el efecto, estación o parada definidos por el Administrador del Sistema, no tendrá ningún pago adicional.

A partir de la segunda transferencia realizada dentro de la ventana de tiempo, definida por el Administrador del Sistema, los usuarios no pagarán valor adicional alguno.

Este esquema está definido por una tarifa base para cada uno de los subsistemas (*columna Tarifa Base*) y un valor adicional menor por la integración a los mismos (*columna Tarifa de Integración*). El esquema de tarifas se describe en las tablas Nos. 1 y 2 y será implementado conforme se vayan integrando cada uno de los subsistemas.

**Tabla No. 1. Esquema tarifas Urbano**

Tarifa Base		Tarifa de Integración		Total
\$ 0.45	Metro	+	\$ 0.15 Metro (*)	= \$ 0.60
			\$ 0.15 Metrobús	= \$ 0.60
			\$ 0.15 Convencional	= \$ 0.60
		+	\$ 0.25 Metro	= \$ 0.60

\$ 0.35	<b>Metrobús</b>		\$ 0.25	<b>Metrobús (*)</b>	= \$ 0.60
			\$ 0.25	<b>Convencional</b>	= \$ 0.60
\$ 0.35	<b>Convencional</b>	+	\$ 0.25	<b>Metro</b>	= \$ 0.60
			\$ 0.25	<b>Metrobús</b>	= \$ 0.60
			\$ 0.25	<b>Convencional (*)</b>	= \$ 0.60

(\*) Aplica cuando el usuario haya salido de la estación dentro de la ventana de tiempo.

Se tomará en cuenta además lo establecido en el presente artículo.

**Tabla No. 2. Esquema tarifas Combinado Rural**

Tarifa Base		Tarifa de integración		Total																
<b>Tarifas Anexo 2</b>	<b>Combinado-rural</b>	+	<table border="0"> <tr> <td><b>Tarifas Anexo 2</b></td> <td>Combinado-Rural</td> <td>=</td> <td><b>Tarifas Anexo 2 + Tarifas Anexo 2</b></td> </tr> <tr> <td>\$ 0.25</td> <td><b>Metro</b></td> <td>=</td> <td><b>Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25</b></td> </tr> <tr> <td>\$ 0.25</td> <td><b>Metrobús</b></td> <td>=</td> <td><b>Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25</b></td> </tr> <tr> <td>\$ 0.25</td> <td><b>Convencional</b></td> <td>=</td> <td><b>Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25</b></td> </tr> </table>	<b>Tarifas Anexo 2</b>	Combinado-Rural	=	<b>Tarifas Anexo 2 + Tarifas Anexo 2</b>	\$ 0.25	<b>Metro</b>	=	<b>Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25</b>	\$ 0.25	<b>Metrobús</b>	=	<b>Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25</b>	\$ 0.25	<b>Convencional</b>	=	<b>Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25</b>	
<b>Tarifas Anexo 2</b>	Combinado-Rural	=	<b>Tarifas Anexo 2 + Tarifas Anexo 2</b>																	
\$ 0.25	<b>Metro</b>	=	<b>Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25</b>																	
\$ 0.25	<b>Metrobús</b>	=	<b>Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25</b>																	
\$ 0.25	<b>Convencional</b>	=	<b>Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25</b>																	
\$ 0.45	<b>Metro</b>	+	<table border="0"> <tr> <td><b>Tarifas Anexo 2</b></td> <td>Combinado-Rural</td> <td>=</td> <td><b>\$ 0.45 + Tarifas Anexo 2</b></td> </tr> </table>	<b>Tarifas Anexo 2</b>	Combinado-Rural	=	<b>\$ 0.45 + Tarifas Anexo 2</b>													
<b>Tarifas Anexo 2</b>	Combinado-Rural	=	<b>\$ 0.45 + Tarifas Anexo 2</b>																	
\$ 0.35	<b>Metrobús</b>	+	<table border="0"> <tr> <td><b>Tarifas Anexo 2</b></td> <td>Combinado-Rural</td> <td>=</td> <td><b>\$ 0.35 + Tarifas Anexo 2</b></td> </tr> </table>	<b>Tarifas Anexo 2</b>	Combinado-Rural	=	<b>\$ 0.35 + Tarifas Anexo 2</b>													
<b>Tarifas Anexo 2</b>	Combinado-Rural	=	<b>\$ 0.35 + Tarifas Anexo 2</b>																	
\$ 0.35	<b>Convencional</b>	+	<table border="0"> <tr> <td><b>Tarifas Anexo 2</b></td> <td>Combinado-Rural</td> <td>=</td> <td><b>\$ 0.35 + Tarifas Anexo 2</b></td> </tr> </table>	<b>Tarifas Anexo 2</b>	Combinado-Rural	=	<b>\$ 0.35 + Tarifas Anexo 2</b>													
<b>Tarifas Anexo 2</b>	Combinado-Rural	=	<b>\$ 0.35 + Tarifas Anexo 2</b>																	

**Artículo (...).** - **Forma de cobro o pago.** – Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros podrán acceder a los siguientes métodos de pago, según las fases de integración implementadas:

**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) conforme los términos previstos en la normativa metropolitana.

En el caso del subsistema convencional 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 hasta que se implemente la integración. Sin perjuicio de lo

anterior, los operadores podrán implementar medios de pago tecnológicos garantizando la interoperabilidad futura con el Sistema Integrado de Recaudo, conforme la Norma Técnica emitida por el Administrador del Sistema y sin que su implementación implique garantía alguna de continuidad en la prestación del servicio de transporte público, pues ésta está sujeta al concurso público de asignación de rutas.

**Fase Segunda de integración y en adelante:** La forma de cobro o pago de la tarifa en los servicios que se integren se realizará mediante el Sistema Integrado de Recaudo (SIR). Los operadores deberán implementar medios de pago tecnológicos garantizando la interoperabilidad con el Sistema Integrado de Recaudo, conforme la Norma Técnica emitida por el Administrador del Sistema.

## PARÁGRAFO II

### INGRESOS MONETARIOS Y SU DISTRIBUCIÓN

**Artículo (...).** - **Mecanismo de recaudación de los ingresos por tarifa.** - El mecanismo único de recaudación de las tarifas, conforme las fases de integración previstas en este Código, será el Sistema Integrado de Recaudo (SIR). Los ingresos que se registraren a través del SIR serán transferidos al Fideicomiso Global creado para el efecto y conforme los términos y condiciones previstos en el Modelo de Gestión de la integración.

**Artículo (...).** - **Otros ingresos no operacionales.** - Se refieren a los ingresos monetarios cuyo origen proceda de cualquier otra fuente que no sea la tarifa.

**Artículo (...).** - **Administración de los ingresos operacionales y no operacionales.** - El Administrador del Sistema constituirá un Fideicomiso Global con el propósito de que administre los ingresos provenientes del Sistema Integrado de Recaudo y los ingresos no operacionales. Cada Subsistema constituirá su propio Fideicomiso Individual, el cual se alimentará de los recursos distribuidos por el Fideicomiso Global y de los ingresos no operacionales.

Dentro de las funciones que se conferirán al Fideicomiso Global, está la conciliación de los valores recaudados por tarifa, contrastando con los reportes de cumplimiento operacional y las fórmulas de distribución para los pagos a los operadores.

**Artículo (...).** - **Forma de pago por contraprestación de los servicios del transporte público.** - El Administrador del Sistema definirá las formas y mecanismos de pago a las operadoras de transporte, 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 rutas asignados, financiado de las fuentes de ingresos tarifarios, no tarifarios y no operacionales”.

## DISPOSICIONES GENERALES

**Primera.** - A partir de la promulgación de la presente ordenanza, la máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad será la responsable de velar por el cumplimiento estricto de los mandatos, responsabilidades y plazos o términos establecidos en la misma. El incumplimiento de esta responsabilidad será sancionado conforme el régimen disciplinario previsto en la Ley Orgánica de Servicio Público.

**Segunda.** – Los anexos que forman parte de la presente ordenanza deberán guardar conformidad con lo dispuesto en ésta. En caso de discrepancia entre los anexos y las disposiciones de esta ordenanza, prevalecerá esta última.

**Tercera.** - Esta ordenanza se encuentra fundamentada en los informes técnicos y documentos habilitantes presentados por la Secretaría de Movilidad, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros y la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, por lo que éstos son de responsabilidad de los técnicos suscriptores de dicha información y de los funcionarios municipales que participaron en la construcción de esta normativa, salvo que estos hayan sido inducidos al engaño o al error. En caso de comprobarse ocultación o falsedad en la información entregada o de existir reclamos de terceros afectados, será de exclusiva responsabilidad de los técnicos suscriptores o de quienes presentaron la misma en el seno de la Comisión de Movilidad.

## DISPOSICIONES REFORMATORIAS

**Primera.** - Sustitúyase el artículo IV.2.23 Del procedimiento de delegación a la iniciativa privada del Código Municipal por los siguientes artículos:

**“Artículo (...). – Del concurso público para la asignación de Rutas.** - La asignación de los nuevos grupos o paquetes de rutas, definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas se realizará a través de un concurso público, el cual tendrá al menos las siguientes etapas:

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

**Artículo (...).** – **De la convocatoria pública.** – La convocatoria pública se realizará a través de los medios de comunicación institucional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y por lo menos en un medio de comunicación social masivo, la misma que contendrá toda la información relativa a las rutas, bases del concurso, 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.

El Administrador del Sistema observará lo dispuesto en el último artículo de la Sección I Definición, composición y organización, del Capítulo I Normas generales del Título I Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

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

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

**Artículo (...).** – **Convalidación.** – Las ofertas, una vez presentadas no podrán modificarse. No obstante, si se presentaren errores de forma, podrán ser convalidados por el interesado a pedido del Administrador del Sistema, dentro del término que estableciere para ello.

Se entenderán por errores de forma aquellos que no implican modificación alguna al contenido sustancial de la oferta, tales como errores tipográficos, de foliado, sumilla o certificación de documentos.

Así mismo, los interesados podrán integrar a su oferta documentos adicionales que no impliquen modificación del objeto de la oferta y que se refieran a su capacidad legal, técnica o económica.

**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 de Lucha contra la Corrupción y las veedurías que se calificaren para el efecto, a fin de garantizar la transparencia del proceso.

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

**Artículo (...).** – **Creación de nuevas rutas.** – Luego de haberse realizado la asignación de rutas correspondiente al Plan de Reestructuración de Rutas, el Administrador del Sistema, previa autorización del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, podrá determinar la creación de nuevas rutas, exclusivamente cuando se comprobare, a través de los respectivos informes técnicos debidamente justificados, la necesidad de cubrir una nueva demanda de transporte público.

Para el efecto, el procedimiento de asignación será el de concurso público, conforme el procedimiento establecido en los artículos anteriores”.

**Segunda.** - Suprímase del artículo IV.2.39 del Código Municipal la frase "sin afectar los cupos de operación de los transportistas históricos,".

### **DISPOSICIÓN DEROGATORIA**

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

### **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**Primera.** – La Secretaría de Movilidad, dentro del término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, celebrará la adenda a los contratos de operación vigentes, en los términos previstos en el artículo que regula la prestación del servicio sin integración de la Sección I del Capítulo Innumerado De la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, y emitirá las nuevas autorizaciones.

**Segunda.** - La Secretaría de Movilidad, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, emitirá el Modelo de Gestión para la integración operacional de los subsistemas, que incluirá la implementación del Plan de Reestructuración de Rutas y considerará las disposiciones previstas en el Código Municipal.

**Tercera.** - La Secretaría de Movilidad, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, emitirá el Manual de Indicadores de

Calidad de servicio de transporte público de pasajeros que formará parte, entre otras, de la adenda a celebrarse a los contratos de operación vigentes y de los nuevos contratos.

**Cuarta.** – Los operadores públicos y privados, en el término de 30 días, contado a partir de la suscripción de la adenda a los contratos de operación vigentes y de las nuevas autorizaciones, deberán cumplir con los indicadores de calidad de servicio de transporte público de pasajeros, en los términos previstos en la adenda y en las nuevas autorizaciones.

**Quinta.** - La Secretaría de Movilidad, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, emitirá el procedimiento para la certificación UNE EN 13816 de calidad de servicio de transporte público de pasajeros.

**Sexta.** – La Secretaría de Movilidad en el primer semestre del año 2021, ejecutará en todas sus fases el concurso público para la asignación de los grupos o paquetes de rutas, definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas del Distrito Metropolitano de Quito.

**Séptima.** - La Secretaría de Movilidad, en el plazo de hasta 6 meses, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, articulará las gestiones necesarias con los distintos subsistemas, tendientes a la constitución del Fideicomiso Global y de los Fideicomisos Individuales dispuestos en la Sección II del Capítulo Innumerado De la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

**Octava.** - El Administrador del Sistema, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, propondrá al Concejo Metropolitano los mecanismos tendientes a garantizar la sustentabilidad y continuidad de la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

**Novena.** - La Secretaría de Movilidad, en el término de 180 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, presentará ante el Concejo Metropolitano un informe sobre los avances del cumplimiento de la presente ordenanza.

**Décima.** - La Secretaría de Movilidad cumplirá todas las gestiones tendientes a que, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, se inicie el procedimiento parlamentario correspondiente al proyecto normativo tendiente a regular la electromovilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

## DISPOSICIÓN FINAL

**Única.** - La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Municipal, en la página web institucional y en el Registro Oficial.

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