



ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN No. 097 – ORDINARIA DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

MIÉRCOLES, 06 DE JULIO DE 2022

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 10h12 del 06 de julio de 2022, conforme a la convocatoria efectuada el 04 de julio de 2022, se lleva a cabo, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, la sesión No. 097 – Ordinaria de la Comisión de Movilidad, presidida por el concejal Omar Cevallos Patiño.

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 las siguientes concejalas y concejales: Juan Carlos Fiallo Cobos, Analía Ledesma García, Mónica Sandoval Campoverde y Omar Cevallos Patiño.

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro		1
Juan Carlos Fiallo Cobos	1	
TOTAL	4	1

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios: Catalina Natalia Mosquera Jaramillo de la Secretaría de Movilidad; Christian Eugenio Cacciani Cuesta delegado de la Procuraduría Metropolitana; Ileana Gisel Paredes Tufiño, Secretaria de Movilidad (E); Enrique Alejandro Montúfar Reinoso, asesor del concejal Omar Cevallos; Gabriela Alejandra Mendieta Jara, asesor de la Alcaldía; Gladys Marili Hernández Villalba del despacho del concejal Juan Carlos Fiallo Cobos; John Javier Naranjo Quishpe, asesor de la concejala Mónica Sandoval Campoverde; Juan Carlos León Paladines, asesor del concejal Eduardo Del Pozo; Ahmed Said Flores Proaño, técnico de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito.

La abogada Hillary Herrera, delegada de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad, por disposición del señor presidente se procede a dar lectura del orden del día:

1.-Continuación del tratamiento del proyecto unificado de “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL REFERENTE A LA REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR; Y PROCEDIMIENTO SANCIONADOR A LOS INFRACTORES DEL PICO Y PLACA”; y, resolución al respecto;



2.-Conocimiento y tratamiento del “Proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A VARIOS ARTICULOS DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CODIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITAO DE QUITO”; y, resolución al respecto;

3.-Varios

La concejala Mónica Sandoval, solicita se incorpore en el punto varios: “Conocimiento del Informa de Legalidad del Pronunciamiento de la Procuraduría General del Estado”.

Sin existir observaciones al orden del día planteado y por disposición de presidencia, se procede a tomar votación, registrando los siguientes resultados:

REGISTRO DE VOTACIÓN					
INTEGRANTES COMISIÓN	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	AUSENTE
Omar Cevallos Patiño	1				
Mónica Sandoval Campoverde	1				
Analía Ledesma García	1				
Eduardo del Pozo Fierro					1
Juan Carlos Fiallo Cobos	1				
TOTAL	4	0	0	0	1

Con cuatro votos a favor, los miembros presentes, de la Comisión de Movilidad, aprueba el orden del día planteado.

DESARROLLO DE LA SESIÓN

Punto uno: Continuación del tratamiento del proyecto unificado de “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL REFERENTE A LA REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR; Y PROCEDIMIENTO SANCIONADOR A LOS INFRACTORES DEL PICO Y PLACA”; y, resolución al respecto;

Enrique Alejandro Montúfar Reinoso asesor, del concejal Omar Cevallos; realizo una exposición de las observaciones acogidas en la mesa de trabajo respecto al proyecto de Ordenanza en referencia.

(Se adjunta como anexo 1).

Siendo las 11h40 abandona la sesión, el concejal Juan Carlos Fiallo Cobos



El concejal **Luis Reina**, solicita que conste en actas que el Concejo Metropolitano apruebe mediante resolución.

La Comisión avocó conocimiento de la presentación; y, realizaron sus aportaciones y observaciones al proyecto de Ordenanza en referencia, consensuando un texto definitivo.

El concejal **Omar Cevallos Patiño**, eleva a **moción** que la Procuraduría Metropolitana, Secretaría de Movilidad; y, Agencia Metropolitana, Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; remita para conocimiento de la Comisión de Movilidad, los informes jurídicos y técnicos respecto al proyecto de ordenanza en referencia, para su posterior tratamiento en primer debate del Concejo.

La Comisión aprueba la moción, conforme la siguiente votación:

REGISTRO DE VOTACIÓN					
INTEGRANTES COMISIÓN	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	AUSENTE
Omar Cevallos Patiño	1				
Mónica Sandoval Campoverde	1				
Analía Ledesma García	1				
Eduardo del Pozo Fierro					1
Juan Carlos Fiallo Cobos					1
TOTAL	3	0	0	0	2

La Comisión de Movilidad, **resolvió** que la Procuraduría Metropolitana, Secretaría de Movilidad; y, Agencia Metropolitana, Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; remita para conocimiento de la Comisión de Movilidad, los informes jurídicos y técnicos respecto al proyecto de ordenanza en referencia, para su posterior tratamiento en primer debate del Concejo.

Punto dos: Conocimiento y tratamiento del “Proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A VARIOS ARTICULOS DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CODIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITAO DE QUITO”; y, resolución al respecto;

El concejal **Omar Cevallos Patiño**, manifestó que se dé por conocido el proyecto de ordenanza en referencia y señalo que se realizaran mesas de trabajo, para darle el tratamiento adecuado.

Punto tres: Varios “Conocimiento del Informa de Legalidad del Pronunciamiento de la Procuraduría General del Estado”.



El concejal Omar Cevallos Patiño, manifestó que el pronunciamiento emitido por la Procuraduría General del Estado nace de la Comisión de Movilidad, el cual se solicitó mediante resolución; e indica que no le corresponde a la Comisión en mención el conocer este pronunciamiento sino al ejecutivo (Alcalde), y que a la Comisión solo le corresponde el de legislar y fiscalizar.

Siendo las 12h15, el presidente de la Comisión, concejal Omar Cevallos Patiño, declara clausurada la sesión.

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro		1
Juan Carlos Fiallo Cobos		1
TOTAL	3	2

Para constancia de lo actuado, firman el presidente de la Comisión de Movilidad y el Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.

Sr. Omar Cevallos Patiño
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
DE MOVILIDAD**

Abg. Pablo Santillán Paredes
**SECRETARIO GENERAL DEL
CONCEJO METROPOLITANO
DE QUITO**

REGISTRO ASISTENCIA – RESUMEN DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro		1
Juan Carlos Fiallo Cobos	1	
TOTAL	4	1

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Hillary Herrera	SCMO	2022-07-07	
Revisado por:	Samuel Byun	PSGC	2022-07-07	

ANEXO 1

Matriz Ordenanza REFERENTE A LA REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR		
Vigente	Texto con acuerdos de mesa de trabajo 01-07-2022	Observaciones adicionales
<p>Artículo 2617.- Medidas de regulación de la circulación vehicular.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, podrá implementar medidas de regulación de la circulación vehicular por zonas y/o horarios. El Alcalde de Quito expedirá e implementará planes de restricción y regulación de la circulación vehicular de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad, con el fin de optimizar la circulación vehicular, agilizar la fluidez del tráfico, procurar una circulación segura y con mayor comodidad, reducir los índices de contaminación ambiental, disminuir el consumo energético y racionalizar los viajes motorizados, las mismas que deberán ser puestas en conocimiento del Concejo Metropolitano. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a fin de garantizar la ejecución de las medidas de restricción y regulación vehicular, realizará operativos de control, a través de sus órganos competentes.</p>	<p>Artículo 1.- Reformar el artículo 2617 del Código Municipal agregando el siguiente texto: "Artículo 2617.- Medidas de regulación de la circulación vehicular.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, podrá implementar medidas de regulación de la circulación vehicular por zonas y/o horarios. El Alcalde de Quito expedirá e implementará planes de restricción y regulación de la circulación vehicular de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad, con el fin de optimizar la circulación vehicular, agilizar la fluidez del tráfico, procurar una circulación segura y con mayor comodidad, reducir los índices de contaminación ambiental, disminuir el consumo energético y racionalizar los viajes motorizados, las mismas que deberán ser aprobadas por el Concejo Metropolitano. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a fin de garantizar la ejecución de las medidas de restricción y regulación vehicular, realizará operativos de control, a través de sus órganos competentes."</p>	<p>Omar Cevallos: Por ser un tema de ámbito administrativo no le corresponde al concejo, además este tipo de medidas requiere dinámica, agilidad y oportunismo</p> <p>Luis Reina: Que el concejo apruebe mediante resolución</p>
<p>Artículo 2618.- Excepción.- Se exceptúa de la disposición del segundo inciso del artículo precedente a los vehículos: a. Oficiales del Presidente y Vicepresidente de la República; b. Oficiales del Cuerpo Diplomático y Consular acreditados ante el Gobierno Nacional; c. De transporte de personas con discapacidades; d. Condiciones por personas de la tercera edad; e. De emergencias: ambulancias públicas o privadas, vehículos motobombas y/o rescate del Cuerpo de Bomberos y vehículos de la Policía Nacional en cumplimiento de su misión específica y vehículos de rescate o asistencia social; f. De transporte colectivo de personas: autobuses urbanos e interparroquial, Sistema Metropolitano (S), Comercial (Educativo, institucional, Turístico), y, por cuenta propia (iniciativa empresarial); legalmente registrados; y, g. De transporte comercial rural. Para el caso del literal (c) los salvconductos serán emitidos por la Agencia Metropolitana de Tránsito, previa acreditación del Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS).</p>	<p>Artículo 2.- Reformar el artículo 2618 modificando el párrafo final por el siguiente texto: "Artículo 2618.- Excepción.- Se exceptúa de la disposición del segundo inciso del artículo precedente a los vehículos: c. De transporte de personas con discapacidades. Para el caso del literal (c) será suficiente portar la cédula de identidad donde consta la discapacidad, ya sea en el caso del conductor o pasajero del vehículo</p>	<p>Luis Reina: Generar la capacidad de registrar un vehículo de uso permanente, para cuando esté sin el pasajero pueda circular sin problema</p> <p>Edwin Pillajo AMT: Trabajar en los requisitos de inscripción del vehículo.</p> <p>Cristian Casiani Procuraduría: Dato de # de personas con discapacidad retenidas</p>
<p>Artículo 2619.- Vigencia.- La disposición de los artículos anteriores se mantendrá vigente o podrá ser reformada sobre la base de los estudios que para tal efecto realice la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano.</p>	<p>Artículo 3.- Eliminars el artículo 2619.</p>	<p>Luis Reina: Es mero acto administrativo, las restricciones de circulación deberán mantenerse durante la vigencia del plan de movilidad</p>
<p>Artículo 2623.- Los propietarios de los vehículos que circulen en contravención de los planes de restricción y de regulación serán sancionados, a través del órgano administrativo competente, por la comisión de la infracción administrativa, con una multa equivalente al 15% de un salario básico unificado; en caso de reincidencia, por segunda ocasión, con una multa equivalente al 25% de un salario básico unificado; y, en caso de reincidencia, por tercera ocasión o más, con una multa equivalente al 50% de un salario básico unificado. En cualquier caso, alternativamente, se podrá pagar la sanción con trabajo comunitario de conformidad con la norma de aplicación respectiva que se expida para el efecto. Los recursos recaudados por efecto de las multas aquí establecidas, se utilizarán preferentemente en la ejecución de obras tendientes a la construcción, mantenimiento y promoción de la movilidad no motorizada.</p>	<p>Artículo 4.- Reformar el artículo 2623 la frase "por el cometimiento de la infracción administrativa "</p>	<p>Y además según lo convenido en mesas de trabajo, estipular el incremento de la multa</p>
<p>Artículo 2625.- Para garantizar la inmediatez del infractor en el procedimiento administrativo sancionador, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del órgano administrativo competente, retirará, en el acto de la comisión de la infracción administrativa, el vehículo de la vía pública y lo depositará en los lugares establecidos con ese propósito. Si el infractor pagara la multa respectiva el mismo día, tendrá el derecho a retirar su vehículo una vez terminada la restricción vehicular, sin que ninguna autoridad pública pueda impedirlo.</p>	<p>Artículo 5.- Reformar el artículo 2625 por el siguiente texto: "Agregar al Artículo 2625 del Código Municipal, el siguiente texto: "En el caso de los vehículos que circulen en contravención de los planes de restricción de circulación vehicular, la autoridad administrativa iniciará el proceso correspondiente determinada en el Artículo 2623 del Código Municipal, documento que habilitará al infractor movilizar el vehículo fuera del perímetro de restricción de circulación o en su defecto estacionarlo en un lugar permitido hasta que culmine el horario de restricción vigente, para lo cual tendrá un lapso de tiempo determinado en el reglamento para la aplicación de la medida"</p>	<p>Se sugiere etiquetar el vehículo y poner en la norma el margen de tiempo que estipule el órgano competente</p>
<p>Artículo 2766.- Las infracciones administrativas relativas a la medida de restricción de circulación vehicular que hayan sido detectadas en flagrancia, serán sancionadas según el procedimiento establecido en la normativa metropolitana vigente en la materia, o las disposiciones que las sustituyan.</p>	<p>Artículo 6.- Eliminese el artículo 2766</p>	
<p>Artículo 3128.- Cambio en placas de vehículos.- Con el propósito de facilitar el control de la circulación de los vehículos en el Distrito Metropolitano de Quito, ante la posible decisión de implantar un mecanismo de restricción de la circulación vehicular con fines de mejorar la movilidad y de reducir la generación de emisiones contaminantes a la atmósfera, las placas de los vehículos matriculados en el Distrito Metropolitano de Quito, tendrán, además de las características previstas en el Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, letras y números de diferente color de acuerdo al dígito, final, sea este par o impar. Así, las letras y los números de las placas cuyo dígito final sea par, serán de color rojo y las letras y los números de aquellas cuyo dígito final sea impar serán de color azul</p>	<p>Artículo 7.- Eliminese el artículo 3128</p>	
<p>Artículo 3883.- Imposición de multas referentes a las medidas de restricción de circulación vehicular.- La multa determinada en esta ordenanza referente a las medidas de restricción vehicular serán impuestas a los infractores por la Agencia Metropolitana de Tránsito; y, para su ejecución contará con la asistencia de los Agentes Civiles de Tránsito y, si es necesario, con el auxilio de la Fuerza Pública y/o la ejecución de la facultad coactiva.</p>		<p>Luis Reina: Eliminese el artículo 3883, ya se hace referencia al ente administrativo en el 2325 y 2623</p> <p>Omar Cevallos: Que se mantenga la certeza de la competencia</p>
Disposición General		
Primera.- Encárguese a la Secretaría de Comunicación en coordinación con la Agencia Metropolitana de Tránsito la comunicación y difusión en todos los medios pertinentes a fin de que la ciudadanía pueda tener información actualizada y sepa de la normativa vigente.		
Segunda.- Se deja sin efecto cualquier disposición normativa que contravenga esta ordenanza.		
Disposición Transitoria		
La Secretaría de Movilidad, una vez que se publique la presente Ordenanza, en el plazo de 15 días emitirá el reglamento correspondiente para su aplicación, de conformidad con lo dispuesto en la presente ordenanza.		
Disposición Derogatoria		
Deréguese todo artículo que no esté en concordancia con lo establecido en la presente ordenanza		
Disposición Final		
Esta Ordenanza Metropolitana entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y en la página web institucional		

REFORMA AL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

La Secretaría de Movilidad en el marco de sus competencias procedió a la revisión del Libro IV.2 referente a la MOVILIDAD, En donde se pudo verificar la necesidad de realizar una actualización que permita:

- Precisar definiciones o conceptos así como la eliminación o sustitución de textos que limitan las acciones de la Secretaría tanto como ente rector así como administrador del Sistema.
- Permitir la adecuada emisión o actualización de normativa interna que permita la gestión de la Secretaría y sus entidades adscritas.
- Generar la posibilidad de realizar varios concursos públicos para la asignación de rutas (no limitar a un solo proceso)
- Evitar el traslado de la responsabilidad administrativa al legislativo, partiendo del principio que en la norma se debe generar las disposiciones para la generalidad y no establecer el detalle procesos administrativos o técnicos (anexos Ordenanza 017-2020) que son de potestad de la Secretaría de Movilidad.
- Se hizo énfasis a las modificaciones establecidas con la ordenanza 185 referente a los Sistemas Inteligentes de Transporte así como la ordenanza 017 que reformó el Código Municipal, incluyendo principalmente el procedimiento a realizar para la asignación de rutas y delimitando el accionar los anexos que se incluyeron para su aprobación, sin tomar en consideración diferentes posibilidades como la necesidad de realizar varios procesos de asignación de rutas o reaperturar procesos, etc)

A continuación se realiza una descripción de la propuesta de reforma por artículo:

Artículo 2548.- 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.
7. Suscripción de contratos.

Art. 2548.- De los concursos públicos para la asignación de Rutas. - El Administrador del Sistema será el responsable de **realizar el o los concursos públicos** de nuevas rutas o paquetes de rutas definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas, **para lo cual deberá emitir el instructivo para su implementación.**

El/Los concurso/s contendrá/n 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.
7. Suscripción de contratos.

Artículo 2550.- 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.

Art. 2550. - De la recepción de ofertas. - Las ofertas podrán ser presentadas por todos los interesados, públicos o privados, nacionales o extranjeros, **en el lugar y hora determinada para el efecto de conformidad al formato y condiciones establecidas por el Administrador del Sistema, dentro del periodo habilitado en la convocatoria y adjuntando toda la documentación solicitada en la convocatoria pública, con los respaldos respectivos.**

Artículo 2551.- 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.

Art. 2551.- Apertura de ofertas. - La Comisión Técnica designada para el efecto, **en acto público ya sea de manera física y/o virtual, realizará la apertura las ofertas que han sido recibidas hasta la fecha y hora establecida en la convocatoria, dejando constancia del contenido íntegro de la documentación recibida.**

Artículo 2554.- 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.

Art. 2554.- Resultados del Concurso Público.- El Administrador del Sistema procederá a publicar en su página institucional, los resultados de la calificación del concurso público con todos los respaldos del proceso.; y notificará los resultados de este a cada uno de los oferentes.

Artículo 2556.- 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.

Art. 2556.- Reestructuración y creación de nuevas rutas.- El Administrador del Sistema en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos **será el encargado de actualizar el Plan de Reestructuración de Rutas, para lo cual deberá contar con los respectivos informes técnicos, financieros y legales que justifiquen la necesidad de cubrir una nueva demanda de transporte público, lo que deberá ser informado al Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito y al Concejo Metropolitano.** Para el efecto, el procedimiento de asignación será el de concurso público, conforme el procedimiento establecido en los artículos anteriores..

Artículo 2560.- Art. 2560. - Elementos y sujetos de la integración. - En el marco de esta integración intervendrán los siguientes sujetos y elementos:

1. Administrador del Sistema. (...)

Artículo 2560.- (...)

1. Administrador del Sistema o Autoridad Única.

Artículo 2561.- Del diseño, planificación e implementación de la integración. -

(...)

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 y en el Manual de Indicadores de servicio de transporte público considerará como tales la implementación de adaptaciones inclusivas para la accesibilidad para personas con discapacidad permanente o temporal.

Artículo 2561.- Del diseño, planificación e implementación de la integración. -

(...)

El Administrador del Sistema diseñará estrategias que vayan acorde al desarrollo del transporte público y al acceso a servicios integrados, para su ejecución obligatoria en cada uno de los subsistemas y en el Manual de Indicadores de servicio de transporte público, debiendo considerar como tales la implementación de adaptaciones inclusivas para la accesibilidad para personas con discapacidad permanente o temporal

Artículo 2564.- 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.

Art. 2564.- 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 **compatibles** 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 2566.- 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. (...)

Art. 2566.- 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 de la elaboración y la verificación del cumplimiento del cronograma de implementación de las fases de integración.

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 de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.

Artículo 2567.- La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:

(...)

2. Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,

(...)

Artículo 2567.- La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:

(...)

2.- Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús Q y Convencional, Urbano, **Combinado** y Rural; y,

(...)

Artículo 2569.- 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.

Art. 2569.- 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, en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos, 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.

Artículo 2570.- Modelo de Gestión. - El Modelo de Gestión que emita el Administrador del Sistema deberá considerar los siguientes lineamientos esenciales:

(...)

3. En el concurso público se incentivará con puntuación adicional a las operadoras que presenten mayor cantidad de flota con tecnología amigable con el ambiente, lo cual estará especificado en las bases del concurso correspondiente.

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.

Artículo 2570.- Modelo de Gestión. - El Modelo de Gestión que emita el Administrador del Sistema deberá considerar los siguientes lineamientos esenciales:

(...)

4. Las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y mantener, como base, con controles de calidad del servicio en el transporte público de pasajeros basados en normas nacionales e internacionales, en los plazos y condiciones establecidos en las autorizaciones y contratos de operación, respectivamente.

5. La recaudación tarifaria que se produzca por efecto de los servicios de transporte público deberá ser centralizada a través de la constitución de un Fideicomiso Global que será 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, quienes tendrán la calidad de constituyente y constituyentes adherentes, respectivamente, y en el cual el Municipio tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dicho Fideicomiso Global y la mayoría de miembros de la Junta de Fideicomiso correspondiente. La distribución de los pagos se determinará en el Fideicomiso Global de acuerdo con lo a las instrucciones establecidas para el efecto. 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, para lo cual, el Fideicomiso Global y cada Fideicomiso Individual estarán debidamente interrelacionados.

De igual forma, en cada Fideicomiso Individual el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dichos fideicomisos individuales y la mayoría de los miembros de la Junta de tales fideicomisos individuales.

Artículo 2772.- Definiciones: Para la aplicación de las disposiciones contenidas en este Título, se tendrán en cuenta las siguientes abreviaturas y definiciones:

(...)

16. **Autoridad Delegante:** Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, representado por la Secretaría responsable de la movilidad o su delegado.

20. **Operador de Red de Recarga.-** Personas autorizadas por el delegatario que tiene la responsabilidad sobre los puntos donde se pueden realizar recargas y/o venta de los medios de pago.

Artículo 2772.- Definiciones: Para la aplicación de las disposiciones contenidas en este Título, se tendrán en cuenta las siguientes abreviaturas y definiciones:

(...)

2. Administrador del Sistema o Autoridad Única: Entidad, institución, órgano u organismo encargada y responsable de la administración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito. Hasta que se determine e incorpore este órgano u organismo, la Secretaría responsable de la movilidad asumirá esta responsabilidad.

16. Autoridad Delegante: Municipio del DMQ, representado por la Secretaría responsable de la movilidad o su delegado, **en caso de utilizar el mecanismo de gestión delegada.**

20. Operador de Red de Recarga.- Personas autorizadas por el **Administrador del Sistema** que tiene la responsabilidad sobre los puntos donde se pueden realizar recargas y/o venta de los medios de pago.

Artículo 2780.- Del Sistema Integrado de Recaudo (SIR).-

El SIR tiene como objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, durante la prestación de servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ, cuyo pago se efectuará a través del medio de pago tecnológico definido, en equipos ubicados en las terminales, estaciones o a bordo de las unidades pertenecientes al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros en las condiciones y características establecidas por la Secretaría responsable la Movilidad.

(...)

Artículo 2780.- Del Sistema Integrado de Recaudo (SIR).-

El SIR tiene como objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, durante la prestación de servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ, cuyo pago se efectuará **a través de los medios de pago** establecidos por la Secretaría responsable de la Movilidad.

(...)

Artículo 2781.- Actores.- El diseño, implementación y operación del SIR comprende los procesos que lo soportan, una plataforma tecnológica y la participación activa de varios actores, entre otros, cuyo papel y responsabilidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, se define a continuación:

(...)

g. El o los delegatarios que se encarguen de la implementación, operación e integración de los Sistemas Inteligentes de Transporte que les hayan sido asignados formalmente.

h. Un Administrador de Fondos, que será el responsable de la distribución de los ingresos de acuerdo a las instrucciones que emita la Autoridad delegante.

Artículo 2781.- Actores (...)

g. **El delegatario, la contratista o entidad que se encarguen de la implementación,** operación e integración de los Sistemas Inteligentes de Transporte que les hayan sido asignados formalmente.

h. Un Administrador de Fondos, que será el responsable de la distribución de los ingresos de acuerdo con las instrucciones que emita el Administrador del Sistema.

Artículo 2783.- De los medios de pago.- El SIR deberá integrar elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores, en este contexto, se establecerá un solo medio de pago para la tarifa, en los terminales a ser instalados dentro del sistema, que deberán cumplir con los estándares definidos y la clasificación determinada por el Administrador del Sistema, garantizando el acceso a beneficios tarifarios preferenciales, conforme lo determinado en la Ley y según la política tarifaria aprobada por la Autoridad municipal.

(...)

Artículo 2783.- De los medios de pago.- El SIR deberá integrar elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores, en este contexto, se establecerán **los medios de pago** para la tarifa, en los terminales a ser instalados dentro del sistema, que deberán cumplir con los estándares definidos y la clasificación determinada por el Administrador del Sistema, garantizando el acceso a beneficios tarifarios preferenciales, conforme lo determinado en la Ley y según la política tarifaria aprobada por la Autoridad municipal.

(...)

Artículo 2788.- Puntos de recarga.- Para efectos de recarga de los mecanismos de pago, se establecerá una red de puntos de máquinas de recarga, cuyo dispositivo electrónico será utilizado para la venta y cobro en taquilla o tiendas de conveniencia, en los puntos registrados previamente ante la Autoridad. Se podrá establecer además la necesidad de incorporar máquinas automáticas en las estaciones o terminales, que permitan la distribución y la recarga del medio de pago definido a los Usuarios así como la consulta de su saldo. El Administrador del Sistema definirá las condiciones mínimas del modelo de Operación (sea cobro en taquilla, máquinas automáticas, punto de recarga y/o cualquier otro mecanismo similar) que asegure el cumplimiento de los niveles de servicio que se hayan estipulado en el Contrato de Delegación.

Artículo 2788.- Puntos de recarga. - Para efectos de recarga de los mecanismos de pago, se establecerá una red de puntos de máquinas de recarga, cuyo dispositivo electrónico será utilizado para la venta y cobro en taquilla o tiendas de conveniencia, en los puntos registrados previamente ante la Autoridad. Se podrá establecer además la necesidad de incorporar máquinas automáticas en las estaciones o terminales, que permitan la distribución y la recarga del medio de pago definido a los Usuarios así como la consulta de su saldo. El Administrador del Sistema definirá las condiciones mínimas del modelo de Operación (sea cobro en taquilla, máquinas automáticas, punto de recarga y/o cualquier otro mecanismo similar) que asegure el cumplimiento **de los niveles de servicio determinados por la Secretaría encargada de la Movilidad.**

Artículo 2797.- Implementación e instalación.- La Autoridad será la responsable de garantizar la instalación e implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, bajo el régimen de delegación previsto en el presente Título y el cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por la Secretaría responsable de la movilidad.

Artículo 2797.- Implementación e instalación.- La Autoridad será la responsable de garantizar la instalación e implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, mediante gestión propia a través de la adquisición de bienes y servicios realizada con base a los mecanismos **de contratación pública o modalidad permitida por la legislación ecuatoriana** de acuerdo a lo previsto en la presente ordenanza y en cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por la Secretaría responsable de la Movilidad.

Artículo 2798.- Distribución de recursos.- (...)

El reparto a los participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, incluyendo al Delegatario, se efectuará en función del mecanismo que determine la Secretaría responsable la Movilidad, sobre la base de los servicios efectivamente prestados por parte de los Operadores de Transporte.

Artículo 2798.- Distribución de recursos.- (...)

El reparto a los participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, incluyendo al Delegatario, **de aplicarse esta modalidad**, se efectuará en función del mecanismo que determine la Secretaria responsable de la Movilidad, sobre la base de los servicios efectivamente prestados por parte de los Operadores de Transporte.

El incumplimiento de las disposiciones contempladas en el o los contratos suscritos con los operadores o delegatario, para el efecto, conllevará la aplicación de sanciones por incumplimiento de conformidad a lo establecido en el contrato y determinado por el Administrador de Contrato, quien debe velar por la ejecución del mismo, y de ser el caso generar las alertas e informar las autoridades de la Secretaría a cargo de la Movilidad y la Alcaldía, todo aquello que se considere contrario a los intereses institucionales o que dificulte el normal desarrollo del contrato, a fin de garantizar la continuidad del servicio.

Art. 2809.- Control en la prestación del servicio.- Las actividades de control y evaluación de los componentes que conforman los Sistemas Inteligentes de Transporte, estarán a cargo de la Secretaría responsable de la Movilidad, entidad que dará el debido acompañamiento en la implementación y operación de las herramientas tecnológicas a ser instaladas en los distintos Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros existentes, para lo cual se observará el régimen jurídico metropolitano del servicio de transporte público de pasajeros **y las condiciones previstas en el Contrato de Delegación.**

La administración del Contrato de Delegación y la fiscalización de la obra constructiva corresponderá a la Secretaría responsable la Movilidad y las entidades adscritas a las que ésta delegue.

Artículo 2809.- Control en la prestación del servicio.- Las actividades de control y evaluación de los componentes que conforman los Sistemas Inteligentes de Transporte, estarán a cargo de la Secretaría responsable de la Movilidad, entidad que dará el debido acompañamiento en la implementación y operación de las herramientas tecnológicas a ser instaladas en los distintos Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros existentes, para lo cual se observará el régimen jurídico metropolitano del servicio de transporte público de pasajeros-

Art. 2884.- 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

Art. 2884.- Administración de los ingresos operacionales y no operacionales.- Cada Subsistema gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privado, bajo su responsabilidad, deberán constituir su propio Fideicomiso Individual con la finalidad de manejar y administrar los ingresos operacionales y no operacionales provenientes de su actividad.

A su vez el Administrador del Sistema, constituirá un Fideicomiso Global al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, con el propósito de que administre los recursos provenientes del Sistema Integrado de Recaudo y los ingresos no operacionales. La constitución del Fideicomiso Global, condiciones e instrucciones, administración, distribución, porcentaje de participación y otros serán responsabilidad del Administrador del sistema.

PROPUESTA DE REFORMA



DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Disposición Transitoria Primera.- La Secretaría de Movilidad, en el término de 30 días contados a partir de la sanción de la presente ordenanza, realizará la revisión y actualización de su normativa interna aplicable, e informará al Concejo Metropolitano las acciones realizadas sobre lo dispuesto en la presente ordenanza.

Disposición Transitoria Segunda.- Se establece un periodo de transición de hasta 18 meses contados desde la sanción de la presente ordenanza, para la revisión, análisis y desarrollo de una correcta distribución de rutas, modelo de gestión, determinación del presupuesto para el financiamiento y tarifa aplicable así como la realización de nuevos procesos de asignación de rutas.

Dentro del periodo descrito en el inciso anterior, corresponderá a la Secretaría de Movilidad como ente rector de movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, generar un Plan Contingente que permita garantizar la cobertura de transporte público a los ciudadanos, para lo cual deberá realizar las acciones técnicas y legales que correspondan en el ámbito de sus competencias.

PROPUESTA DE REFORMA



Disposición General Única.- Corresponderá a la Secretaría de Movilidad en el marco de sus competencias como ente rector y administrador del sistema, instrumentar y establecer instructivos o directrices que permitan el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente ordenanza.

Disposición derogatoria.- Elimínese del Código Municipal los anexos a los que hace referencia la ordenanza Nro. 017 sancionada el 01 de diciembre de 2020.

Disposición Final.- La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y en la página web institucional.

INFORME DE CONTROL DE LEGALIDAD

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Junio / 2022

OBSERVACIONES OFICIO No. 19207



Nro.	CONCLUSION PGE	ACCION A REALIZAR
1.	Cumplir con la obligación que tiene todo servidor público, en todos los actos y en particular en los procedimientos de gestión delegada, de actuar con la debida diligencia, observando lo preceptuado en los artículos 226, 227 y 233 de la Constitución de la República.	Emitir Instructivo de procesos de gestión delegada
2.	Elaborar de forma adecuada y precisa los pliegos o bases del concurso, evitando contradicciones que generen confusiones a los posibles oferentes.	Elaboración de pliegos (formato) y específicos de nuevo proceso
3.	La comisión técnica, deberá dar una adecuada contestación a las preguntas y aclaraciones planteadas por los oferentes, a fin de que no se vean afectados los principios de igualdad, concurrencia y transparencia.	Actuación conforme instructivo y pliego
4.	Cumplir con los principios generales del procedimiento, asegurando al administrado el ejercicio eficaz de sus derechos consagrados en la Constitución y en la respectiva normativa.	Nuevo proceso de gestión delegada
5.	Efectuar la adecuada verificación del cumplimiento de los requisitos mínimos exigidos en las bases y pliegos de los procedimientos, con la finalidad de no afectar los principios que rigen los mismos.	Nuevo proceso de gestión delegada

OBSERVACIONES OFICIO No.19207



6.	Para la suscripción de futuros contratos, la entidad deberá incorporar en los mismos todas las cláusulas y documentación solicitada dentro de los pliegos y de las bases de los concursos.	Elaboración de nuevo modelo de contrato y de contratos específicos
7.	Previo a autorizar o contraer obligaciones, deberá contar en el presupuesto aprobado con la asignación presupuestaria correspondiente; y, observar lo dispuesto en los artículos 115 y 178 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas con la finalidad de evitar incurrir en una posible causal de nulidad contractual.	Generación de necesidad (informe técnico) y determinación real del Presupuesto que requiere la Secretaría dentro de este proceso
8.	Los contratos de operación para la prestación del servicio de transporte público de personas del Distrito Metropolitano de Quito, se generaron a través de la modalidad de gestión delegada, el análisis final sobre la procedencia y conveniencia de iniciar una acción judicial de nulidad es competencia exclusiva del Gobierno del Distrito Autónomo Metropolitano de Quito; para el efecto, sus órganos ejecutivo y legislativo, en el ámbito de sus competencias, arbitrarán las medidas necesarias a fin de garantizar que el transporte de los ciudadanos no se vea afectado por las acciones legales que decidan adoptar, según lo consagrado en los artículos 66 numeral 25, 240, 277 numeral 4, 314 y 326 numeral 15 de la Constitución de la República del Ecuador.	Juicio de nulidad de los contratos

PLAN CONTINGENTE DEL TRANSPORTE URBANO EN EL DMQ

PLAN CONTINGENTE DEL TRANSPORTE URBANO EN EL DMQ

- Régimen transitorio a través de la reforma a la ordenanza 017-2020
- Mesas de trabajo participativas con las operadoras de transporte público del DMQ
- Operación con contratos vigentes (Generación de Actos Administrativos)
- Inicio de operación en Noviembre de 2022

GRACIAS!