



ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN No. 106 – EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

MIÉRCOLES, 07 DE SEPTIEMBRE DE 2022

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 09h19 del 07 de septiembre de 2022, conforme a la convocatoria efectuada el 02 de septiembre de 2022, se lleva a cabo mediante la plataforma virtual “Teams”, la sesión No. 106–Extraordinaria 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, 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
Juan Carlos Fiallo Cobos	1	
TOTAL	3	1

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios: Ileana Gisel Paredes Tufiño, Secretaria de Movilidad; John Javier Naranjo Quishpe, asesor de la concejala Mónica Sandoval Campoverde; Betsy Gabriela Figueroa Solano delegada de la Procuraduría Metropolitana; Enrique Alejandro Montúfar Reinoso y Cristina Verónica Pérez Coronel, funcionarios del despacho del concejal Omar Cevallos; Gladys Marili Hernández Villalba del despacho del concejal Juan Carlos Fiallo Cobos; Ahmed Said Flores Proaño, técnico de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito.

Silla Vacía: Jorge Aníbal Yáñez Venegas, Fabián Pazmiño y Orli Arizala Solís

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. - Aprobación de las Actas de las Sesiones:
Nro. 100 - Ordinaria del 3 de agosto de 2022,
Nro. 102 - Ordinaria del 17 de agosto de 2022; y,
Nro. 105 - Ordinaria del 31 de agosto de 2022.



2.- Conocimiento de la propuesta de Jorge Yánez, Presidente de UNITRANS-Q, acreditado en Silla Vacía para el tratamiento de la “PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A VARIOS ARTÍCULOS DEL LIBRO IV. 2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO” (...), sobre el texto de la Ordenanza mencionada.

DESARROLLO DE LA SESIÓN

Siendo las 09h21 ingresa a la sesión, la concejala Analía Ledesma García

Punto uno: Aprobación de las Actas de las Sesiones:

Sesión Nro. 100 - Ordinaria del 3 de agosto de 2022.

Sin existir observaciones y por disposición del presidente de la Comisión, se procede a tomar votación del acta Nro. 100 - Ordinaria del 3 de agosto de 2022, 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		
Juan Carlos Fiallo Cobos	1				
TOTAL	3	0	1	0	0

Con tres votos a favor, la Comisión de Movilidad aprueba el acta de la sesión Nro. 100 - Ordinaria del 3 de agosto de 2022.

Sesión Nro. 102 - Ordinaria del 17 de agosto de 2022.

Sin existir observaciones y por disposición del presidente de la Comisión, se procede a tomar votación del acta Nro. 102 - Ordinaria del 17 de agosto de 2022, 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		
Juan Carlos Fiallo Cobos	1				



TOTAL	3	0	1	0	0
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

Con tres votos a favor, la Comisión de Movilidad aprueba el acta de la sesión Nro. 102 - Ordinaria del 17 de agosto de 2022.

Sesión Nro. 105 - Ordinaria del 31 de agosto de 2022.

Sin existir observaciones y por disposición del presidente de la Comisión, se procede a tomar votación del acta Nro. 105 - Ordinaria del 31 de agosto de 2022, 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				
Juan Carlos Fiallo Cobos	1				
TOTAL	4	0	0	0	0

Con cuatro votos a favor, la Comisión de Movilidad aprueba el acta de la sesión Nro. 105 - Ordinaria del 31 de agosto de 2022.

Punto dos: Conocimiento de la propuesta de Jorge Yánez, Presidente de UNITRANS-Q, acreditado en Silla Vacía para el tratamiento de la “PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A VARIOS ARTÍCULOS DEL LIBRO IV. 2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO” (...), sobre el texto de la Ordenanza mencionada.

Jorge Aníbal Yánez Venegas y Fabián Pazmiño; expusieron la propuesta con base al proyecto de ordenanza en referencia, los objetivos, los fundamentos y el resumen de la misma.

(Se adjunta como anexo 1).

El concejal, Omar Cevallos Patiño; manifestó que el objetivo de la reforma de la ordenanza en referencia, es tener un sistema de transporte integrado equilibrado.

Adicionalmente, solicitó a la Secretaría de Movilidad convoque a una mesa de trabajo para que se acojan todas las propuestas presentadas respecto al proyecto de ordenanza en referencia y que la Procuraduría Metropolitana, remita el informe correspondiente para poder continuar con el tratamiento del proyecto.



Siendo las 10h29, 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	
Juan Carlos Fiallo Cobos	1	
TOTAL	4	0

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	
Juan Carlos Fiallo Cobos	1	
TOTAL	4	0

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Hillary Herrera	SCMO	2022-09-07	
Revisado por:	Samuel Byun	PSGC	2022-09-07	



Razón: Acogiendo el criterio jurídico emitido por Procuraduría Metropolitana mediante oficio No. GADDMQ-PM-2022-0489-M, sienta como tal, en mi calidad de Prosecretario General del Concejo y Coordinador de Gestión de Comisiones, certifico que la presente acta responde a lo resuelto por la Comisión de Movilidad, en Sesión No. 106 Extraordinaria, el miércoles 07 de septiembre de 2022, por lo que, los miembros de la Comisión aprueban únicamente el contenido de la presente Acta.

Abg. Samuel Byun Olivo
PROSECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO

ANEXO 1



UNITRANS-Q

MOVILIZANDO A QUITO ———

Unión de Operadoras de Transporte Público de Quito

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

Septiembre 2022

OBEJTIVO GENERAL

- Viabilizar la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público SITP; basado en el sub sistema Metro de Quito, complementado de los subsistemas Metrobus Q y Convencional

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Optimizar las inversiones realizadas tanto del sector público como del privado
- Buscar que las rutas (oferta) cubran las necesidades de viajes (demanda)
- Implementar y mantener un adecuado nivel de servicio al usuario
- Facilitar el escenario adecuado para que el sistema de transporte en su conjunto sea **SOSTENIBLE Y SUSTENTABLE**

FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

- Necesidad de alimentar el Metro de Quito mediante servicios de superficie
- La ciudad requiere del mantenimiento de los tres subsistemas (Metro-Metrobus-Convencional) que deberán ser fortalecidos
- El desarrollo del reordenamiento de rutas será en base a las existentes y al comportamiento de la demanda velando por el equilibrio financiero.
- El equilibrio financiero podrá ser mantenido por medio de la tarifa técnica o con el aporte de fondos municipales con presupuesto priorizado

RESUMEN DE PROPUESTA

- Gestión Delegada (Art. 2548/2556)
 - Asignación directa a inversiones realizadas (rutas existentes), previa estricta verificación de cumplimiento de parámetros y condiciones que garanticen los indicadores de servicio
 - Concurso Público para asignar servicios de delegatarios que no garanticen el cumplimiento de indicadores de servicio y rutas o servicios nuevos
- Reestructuración de Rutas (Art 2561)
 - Toma como punto de inicio la actual red de rutas de los subsistemas Metrobus Q y Convencional
 - Necesidad de generar “Paradas Metro” (puntos a máximo 200 metros de los ingresos de las estaciones) que permita acercar usuarios a subsistema Metro de Quito
 - Evolución de la Red en base a comportamiento de demanda

Integración (Art 2563, 2564, 2565).-

Conceptualiza las diferentes formas de integración que existirán en el DMQ

- **FÍSICA**: Articulación que se produce mediante la infraestructura especializada existente o por crearse y su entorno inmediato (máximo 200 metros)
- **TARIFARIA**: Es la estructura para pagos de tarifas por los servicios, que permita la utilización de varios medios tecnológicos para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios.
- **OPERACIONAL**: Es la interconexión de los diferentes modos y subsistemas de transporte público mediante la infraestructura existente y la que se implemente

- **Proceso de Integración (Art. 2566)**

Integración física, tarifaria y operacional se realizará de manera progresiva.

- El Administrador del Sistema será el **responsable de la elaboración de los estudios que determinen la evolución de los subsistemas de transporte, en función de las necesidades de la demanda, el equilibrio financiero y las fases de integración**, así como del análisis y aprobación de propuestas de los operadores públicos y/o privados que busquen la generación del proceso de integración
- De inicio se tendrán los subsistemas Metrobus Q, Metro de Quito y Convencional **interactuando de manera independiente y complementaria**, para con su evolución y de acuerdo a las fases, generar los **ajustes técnicos que optimicen los viajes de los usuarios**, manteniendo el nivel de servicio y **la sostenibilidad del Sistema Metropolitano de Transporte**.
- El Concejo Metropolitano deberá **asignar el presupuesto necesario para el cumplimiento oportuno de las obligaciones** especificadas en este artículo, sea que lo realice de forma directa o por contratación con entidades especializadas

Fases de Integración. (Art 2567)

- *Fase Primera de Integración:*
 - *Integración física, operativa y tarifaria de los subsistemas Metro de Quito con Metrobus-Q;*
 - *Integración física de los subsistemas Metro de Quito, con subsistema Convencional Urbano*
- *Fase Segunda de Integración:*
 - *Integración tarifaria de los subsistemas Metro de Quito, Metrobus Q, Convencional Urbano, Combinado y Rural, de conformidad con los resultados de los estudios que en forma permanente debe realizar el Administrador del Sistema para **sostener el nivel de servicio y el equilibrio financiero***

- *Numerales 2 y 3 del artículo 2568*

- *2. Indicadores de desempeño y sus sanciones, al menos de:*

- *i. el **índice de cumplimiento de la tabla de operación** para controlar la cantidad de servicios ejecutados;*
- *ii. el **índice de puntualidad** para controlar que los viajes se realicen de acuerdo a los tiempos establecidos; y,*
- *iii. el **grado de satisfacción** en base a encuestas sobre la calidad de los servicios realizadas a los usuarios, quienes deberán calificar si el servicio es confiable, si hay cumplimiento de los horarios establecidos de apertura y cierre y el cumplimiento de los tiempos de viaje; y,*

- *3. 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 Autoridad Única realizará controles globales a las operadoras a fin de confirmar el cumplimiento de los parámetros determinados en el numeral 2 del presente artículo.***

Reestructuración de rutas Art 2569

- Estructura sistémica complementaria (Metro-Metrobus-Convencional)
- Seguimiento y monitoreo del comportamiento de la oferta y la demanda del servicio, para establecer ajustes, modificaciones, creación o suspensión de rutas, con el objeto de lograr:
 - Mayor cobertura territorial, incluyendo los sectores periféricos
 - Mejorar los tiempos de viaje
 - Optimizar costos de operación de la Red
 - Mantener nivel de servicio y el equilibrio financiero

Reestructuración de rutas Art 2569

- *Implementación de ajustes en coordinación entre el Administrador del Sistema y las Operadoras que tenga la Gestión Directa o Delegada, considerando el principio de complementariedad y optimización de los actuales subsistemas.*
- *Cuando sea necesario, con base en los instrumentos de planificación, adecuar las rutas de cualquier Subsistema de Transporte o sus componentes, respecto de las que tengan títulos habilitantes vigentes, buscará obtener acuerdos con la Operadora de Transporte involucrada, para esto podrá:*
 - *Implementar mecanismos de compensación a través de la asignación directa de rutas nuevas requeridas de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido;*
 - *Instrumentar formas de intervención y participación del Operador de Transporte afectado en otros Subsistemas de Transporte o sus componentes; o,*
 - *Implementar mecanismos de compensación económica para dejar sin efecto el título habilitante vigente*

Modelo de Gestión Art. 2570

- Numeral 1
 - Subsistemas complementarios con rutas de acuerdo a las necesidades (longitudinales, diametrales, radiales, transversales, etc.)
- Numeral 2
 - *Mecanismo de asignación de rutas: asignación directa o concurso público conforme las necesidades que los estudios determinen.*
 - *Se excluye las troncales actualmente administradas y operadas por la EPMT PQ, **con sus alimentadoras**, para lo cual se debe generar el contrato de operación para el subsistema Metrobus-Q*
 - *Los contratos de operación de las operadoras del sistema convencional deberán especificar la cantidad de títulos habilitantes que tendrán para ofertar servicios en el subsistema Metrobus Q, basado en lo determinado en el Art 9 de la ordenanza 194 sancionada el 14 de marzo del 2012 que dio origen a la migración de rutas convencionales a alimentadoras en el periodo de vigencia de este artículo que fue hasta el 18 de diciembre de 2020*

Modelo de Gestión Art. 2570

- Numeral 4
 - La recaudación tarifaria, de todos los subsistemas, centralizada en un único Fideicomiso Global, en el que el Municipio, a través del Administrador del Sistema y de los subsistemas gestionados por las Empresas Públicas Metropolitanas y Operadores Privados, 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 ingresos a los diferentes prestadores de servicio, sean por gestión directa o delegada serán por Kilómetro operado, valor que será definido por el Administrador del Sistema según la tipología del equipo rodante utilizado, de forma diaria, con el siguiente orden de prelación de pagos:
 - i. Ingresos del sub sistema Convencional
 - ii. Ingresos del sub sistema Metrobus Q
 - iii. Ingresos del sub sistema Metro de Quito
 - Esta prelación se mantendrá en los periodos de pago definidos en este artículo y se descontarán las sanciones impuestas por incumplimientos operativos
 - Las operadoras dejarán de realizar los cobros de dinero en efectivo, ya que esto se realizará a través del Sistema Integrado de Recaudo.
 - El valor del kilómetro se calculará en función de los costos fijos y variables mediante la aplicación de un modelo que deberá ser aprobado en conjunto con los operadores de los tres subsistemas, tomando como base los datos de la actual estructura tarifaria aprobada en mediante la ordenanza 17-2020.
 - En el caso de que la recaudación del periodo no sea suficiente para cubrir los pagos que se deban realizar, el fideicomiso deberá reclamar a la Autoridad Única para que esta gestione y obtenga los recursos no operacionales que se requieran, que deberán ser presupuestados con el carácter de prioritario en todos los periodos fiscales

• SIR Art. 2780

- *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, por la prestación de servicio de transporte público de pasajeros en operadoras públicas y privadas en el DMQ, cuyo pago se efectuará a través de los medios de pago establecidos por la Secretaría responsable de la Movilidad.*
- *Será responsabilidad de las operadoras privadas la adquisición de sus sistemas de recaudo, mismos que deberán ser compatibles, sujetos de verificación y entrega de información al sistema de recaudo municipal*

- **Artículo 2783.- De los medios de pago.**

- *El SIR en su nivel 4 deberá integrar los elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores del sistema de transporte. En este contexto, se establecerán los diferentes medios de pago de la tarifa, que deberán cumplir con los estándares e interoperabilidad 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 sistemas cerrados los medios de pago, deberán tener establecida una red de puntos de máquinas de recarga dentro del sistema de transporte o fuera de él; cuyos dispositivos electrónicos serán utilizados para la venta y cobro en taquilla o puntos de conveniencia, registrados previamente ante la Autoridad.*
- *Para sistemas de pagos abiertos (estándar EMV), los medios de pago deberán cumplir la normativa de emisión internacional y funcionamiento, cuando sea necesario recargas se realizarán utilizando la red existen de puntos de atención del sistema financiero del país, como son agencias de instituciones bancarias e instituciones de economía popular y solidaria, corresponsales no bancarios y puntos de servicios financieros que estén habilitados en toda la ciudad.*
- *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.**

- *La Autoridad Única emitirá las directrices de interoperabilidad para que los operadores públicos o privados, implementen los Sistemas Inteligentes de Transporte en el SITP, mediante gestión propia en cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados.*

• **Artículo 2798.- Distribución de recaudo**

- *La distribución del recaudo debe ejecutarse de forma transparente entre los participantes del SITP.*
- *Los ingresos serán orientados al Fidecomiso Global, valores que provendrán de la validación de los medios pago al momento de usar el sistema.*
- *Los ingresos operacionales se juntarán de ser necesario a los ingresos no operacionales, para que el fidecomiso en estricto cumplimiento de prelación de pago transfiera el pago por los servicios ejecutados (kilómetros)*

- **Art. 2877. - Metodología para el cálculo de tarifas.**
 - *El Administrador del Sistema deberá determinar la metodología a aplicarse para el cálculo de tarifas*
 - *Consideración imperativa de los componentes de:*
 - *Costos de operación de los diferentes tipos y tecnologías de vehículos*
 - *Demanda reflejada en el número de pasajeros en un mismo periodo de tiempo.*
 - *Con los resultados obtenidos el Administrador del Sistema dispondrá su implementación y ejecución de forma inmediata*

• **Art. 2879.- Esquema de Tarifas sin integración.**

- *El administrador del sistema será el encargado de establecer y/o actualizar las tarifas de los siguientes subsistemas:*
 - *a) Subsistema de transporte público convencional intracantonal urbano*
 - *b) Subsistema Metrobus-Q del Distrito Metropolitano de Quito.*
 - *c) 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.*
 - *d) Subsistema de transporte público convencional intracantonal combinado y rural.*
- *A los valores de las tarifas 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*

- **Art. 2884. - Administración de los ingresos operacionales y no operacionales.**

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

FLUJO DE REFORMA A LA ORDENANZA 172020

