



**EJE TERRITORIAL
COMISIÓN DE MOVILIDAD**

Informe No. IC-O-CMO-2020-004

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 martes 03 de noviembre de 2020, respecto 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", para lo cual presentamos el siguiente análisis:

2. ANTECEDENTES E INFORMES TÉCNICOS:

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

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

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



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

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

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

2.7. Mediante oficio No. GADDMQ-SGCM-2019-0432-O, de fecha 29 de enero de 2020, se procede, a petición de parte interesada, con la calificación al mecanismo de participación "Silla Vacía", de los delegados de la 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 24 sesiones y 8 mesas de trabajo, conforme el siguiente detalle:

Sesiones de Comisión

No. Actividad	Sesión	Tema abordado
		Conocimiento del oficio No. GADDMQ-SGCM-2019-2287-0 de 28 de noviembre de 2019, mediante el cual, la Secretaria



1	018	General del Concejo Metropolitano pone en conocimiento de la Comisión de Movilidad, el proyecto de "Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)".
2	019	Comisión general para recibir al señor Rodrigo Torres.
3	020	Mesa temática No. 01.
4	021	Mesa temática No. 02.
5	022	Mesa temática No. 03.
6	023	Mesa temática No. 04.
7	024 Reservada	Informe de la primera etapa de integración entre la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros de Quito.
8	025	Comisión general para recibir al representante de la Unión de Operadoras de Transporte Público de Quito "UNITRANS-Q.
9	030	Presentación de la Secretaría de Movilidad sobre la metodología a aplicar para la reestructuración de rutas y frecuencias.
10	031	Presentación de la Secretaría de Movilidad sobre el Sistema Integrado de Recaudo.
11	033	Informe de la Secretaría de Movilidad sobre el estado de implementación del Sistema Integrado de Recaudo.
12		Comisión general para recibir al representante de la Unión de Operadoras de Transporte Público de Quito "UNITRANS-Q.
13	035	Informe sobre el avance en la implementación del Sistema Integrado de Recaudo.
14		Continuación del análisis del proyecto de ordenanza que crea el Sistema Integrado de Transporte, respecto de los siguientes elementos: Caja Común y Administrador de los ingresos operacionales y no operacionales (Fideicomiso).
15	036	Conocimiento del estado de operación del Sistema Integrado de Transporte.
16	038	Conocimiento del informe de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito sobre la estructuración jurídica, técnica y económico-financiera de la operación de la Primera Línea del Metro de Quito, que incluya el cronograma de ejecución del proceso de contratación pública respectivo, así como el correspondiente al inicio de dicha operación.
17	039	Conocimiento del estado de operación del Sistema Integrado de Transporte.



18	043	Conocimiento del oficio No. GADDMQ-DC-SMGI-2020-0007-M, de fecha 01 de agosto de 2020, mediante el cual el concejal Dr. Santiago Guarderas, remite el producto normativo del trabajo realizado por la mesa temática conformada en cumplimiento de lo dispuesto por los miembros de la Comisión de Movilidad en sesión No. 039 extraordinaria de 02 de julio de 2020.
19	045	Conocimiento de la gestión realizada por las mesas temáticas conformadas en virtud de la resolución adoptada por la Comisión de Movilidad en sesión No. 039 extraordinaria de 02 de julio de 2020.
20		Conocimiento del oficio No. VMT-DMQ-20-047 de 25 de agosto de 2020, suscrito por el Ing. Óscar Ayerve, Coordinador General de la Veeduría Ciudadana para la Determinación Tarifaria.
21	047	Continuación del análisis de los componentes del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito; y, resolución al respecto.
22	049	Análisis del proyecto de Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ), remitido por la Secretaría de Movilidad mediante oficio No. SM-2020-2190 de 05 de octubre de 2020; y, resolución al respecto.
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.

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 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 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”*, de iniciativa del Alcalde Metropolitano.

3. BASE NORMATIVA:

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

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

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

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

El artículo 314, inciso segundo, dispone que: *“El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado*



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

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

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

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

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

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

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

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

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

En el marco de sus competencias, la Comisión de Movilidad, resolvió que el proyecto de “ORDENANZA METROPOLITANA 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, Dr. Jorge Yunda Machado, sea conocido por el Concejo Metropolitano en primer debate.

5. DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad, en Sesión Nro. 051 - Extraordinaria del 03 de noviembre de 2020, luego de analizar la documentación que reposa en el expediente, el texto del proyecto de ordenanza, en 24 sesiones y 8 mesas de trabajo, amparada en los artículos 87 literales a) y x) 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 **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, 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 03 de noviembre de 2020 el Informe de la Comisión en los términos establecidos en la sesión extraordinaria No. 051, suscribiendo el presente documento por duplicado.

SANTIAGO
MAURICIO
GUARDERAS
IZQUIERDO
Dr. Santiago 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, ln=QUITO, serialNumber=0000417103, cn=SANTIAGO MAURICIO GUARDERAS IZQUIERDO
Fecha: 2020.11.03 21:43:07+0500'

Presidente de la Comisión de Movilidad

SANTIAGO OMAR
CEVALLOS
PATINO

Firmado digitalmente por SANTIAGO OMAR CEVALLOS PATINO
Fecha: 2020.11.04 21:50:49 -05'00'

Sr. Omar Cevallos Patiño
Vicepresidente de la Comisión

Mónica Sandoval C.

Abg. Mónica Sandoval Campoverde
Miembro de la Comisión

ANALIA CECILIA
LEDESMA GARCIA

Firmado digitalmente por ANALIA CECILIA LEDESMA GARCIA
Fecha: 2020.11.04 17:10:30 -05'00'

Mgs. Analía Ledesma García
Miembro de la Comisión



Firmado electrónicamente por:
EDUARDO HUSSEIN DEL POZO FIERRO

Abg. Eduardo del Pozo Fierro
Miembro de la Comisión



CERTIFICADO DE LA VOTACIÓN:

El delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad certifica que ésta aprobó el presente Informe de Comisión en sesión No. 051 - Extraordinaria realizada el día martes 03 de noviembre de 2020, con la siguiente votación de las y los concejales: A FAVOR: Abg. Eduardo del Pozo Fierro, Mgs. Analía Ledesma García, Abg. Mónica Sandoval Campoverde, Sr. Omar Cevallos Patiño y Dr. Santiago Guarderas Izquierdo.- total cinco votos (5); EN CONTRA: total cero (0); ABSTENCIÓN: total cero (0); y, EN BLANCO: total cero (0). CONCEJALES AUSENTES: total cero (0).

Quito D.M., 03 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, a través de la integración física, tarifaria y operacional de todos sus subsistemas: Metrobús-Q, Metro de Quito, Transporte Convencional, Quito Cables y otros que se crearen.

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 que le plantean los objetivos estratégicos de cambio de modelo de desarrollo urbano, crecimiento de la motorización privada y evolución hacia un sistema plenamente competitivo que la Municipalidad se ha trazado.

En estas circunstancias es conveniente implementar la integración de los subsistemas de transporte con la garantía suficiente de que el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) va a contar con un sistema de transporte que apoye los importantes procesos de transformación de la ciudad.

La implementación de la integración de los subsistemas de transporte público es un proyecto que pretende la reestructuración del sistema actual, dando lugar a un nuevo modelo funcional y un cambio en la movilidad de la población. Se trata de un proyecto de ciudad hacia el mejoramiento del sistema de transporte público para que este sea capaz de competir con la movilidad del vehículo particular.

La integración aportará al desarrollo de la ciudad de Quito 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.
- Una disminución de los costos de operación, a través de una racionalización del conjunto del sistema operativo.
- Mejoras ambientales, al reducir kilómetros de recorrido e incorporar oferta de transporte eléctrico.
- Reducción de la ocupación del espacio vial destinado al sistema de transporte público, al eliminar la redundancia de itinerarios.

- Creación de oportunidades de recuperación de espacios públicos y la promoción de usos múltiples asociados a los equipamientos del sistema.

Para lograr una interconexión adecuada de los componentes que se proponen integrar, se realizará una adecuación de los Contratos de Operación (títulos habilitantes), suscritos con las Operadoras de Transporte Terrestre Público de Pasajeros, en el ámbito intracantonal, urbano, rural y combinado.

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

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

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

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", encargando la competencia en planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. El Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución Nro. 003-CNC-2014, de 22 de septiembre de 2014, ratificó la Resolución antes indicada.

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

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

En el corto plazo, entrará en funcionamiento el subsistema de transporte público de pasajeros Metro de Quito, que se convertirá en la nueva columna vertebral del sistema de transporte público metropolitano. La inclusión de este nuevo subsistema conlleva cambios estructurales en los actuales subsistemas de transporte, que permitirá una organización del servicio acorde a las necesidades actuales de la población, disminuyendo la congestión vehicular, logrando una mejor cobertura de servicios, menos tiempo de traslados, y, la implementación definitiva de la integración.

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

El artículo IV.2.320 de la Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, del Libro IV.2: De la Movilidad que forma parte del Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, hace referencia a la estructura tarifaria que será determinada por el Concejo Metropolitano en ejercicio de sus facultades, mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos producto del recaudo, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros. En concordancia con lo dicho, el artículo IV.2.325 del mismo cuerpo normativo, señala que para dicho fin, la Secretaría de Movilidad en su calidad de Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros será la responsable de actualizar y revisar la estructura de costos que permita calcular la tarifa técnica referencial en cada Subsistema y que cubra los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores del sistema de transporte público, bajo los principios establecidos en el artículo IV.2.321 ibídem.

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

Asimismo, 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.

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

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

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

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

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

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

usuarios de transporte de la ciudad de Quito), que en muchos casos son quienes viven en zonas más alejadas con bajos niveles de ingreso.

Con el objeto de que la operación del subsistema convencional sea sostenible, la Secretaría de Movilidad ha realizado la actualización de la tarifa al usuario, en una primera fase de USD. \$ 0,25 a USD. \$ 0,35, y una segunda fase la que corresponda al sistema integrado. Esta tarifa propuesta entrará en vigencia a partir de la firma de los nuevos contratos de operación establecidos en esta ordenanza y tendrá validez para el subsistema convencional, así como para el Subsistema Metrobús-Q. La aprobación de esta tarifa estará sujeta al cumplimiento por parte de los operadores de transporte y Metrobús-Q de los parámetros de calidad de servicio inmersos en los nuevos contratos de operación que deberán suscribirse con la Secretaría de Movilidad y a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento de aplicación, y el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, Libro IV: Del Eje Territorial, Libro IV.2: De la Movilidad, Artículos IV.2.1 hasta IV.2.346.

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 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, siendo el escenario No. 3 el que se recomienda se aplique para esta fase. Dicho escenario establece que la tarifa base para utilizar el Metro es de \$0.45 y de \$0.15 para integrarse con los corredores del Subsistema Metrobús-Q administrado por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros; mientras que la tarifa base para este subsistema Metrobús-Q administrado por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros es de \$0.35 y el valor por la transferencia al metro es de \$0.25. Consecuentemente la tarifa total de integración tiene un valor de \$0.60. Cabe indicar que esta tarifa no cubre todos los costos operacionales de los dos subsistemas integrados, debido a que las demandas esperadas en el subsistema Metro, no alcanza las demandas previstas, lo cual se concretará con la integración de todos los subsistemas en la siguiente fase. Por lo tanto, la Municipalidad deberá cubrir las diferencias no cubiertas por la recaudación de la tarifa a través 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.

Finalmente, con el objetivo de viabilizar la implementación es imprescindible contar con un Sistema Integrado de Recaudo a cargo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. De ahí que, con la entrada en operación de la Primera Línea del Metro de Quito, se plantea una primera fase de integración tarifaria entre los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q; en una segunda fase, se

integren tarifariamente los dos subsistemas con el subsistema Convencional Urbano; y, una tercera fase de integración tarifaria de los tres subsistemas nombrados con el subsistema Quito Cables u otros que se crearen. Simultáneamente, previo a la primera fase de integración, se convocará un concurso público para la asignación de las rutas previstas en el Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ; y, posterior a ello, se suscribirán nuevos contratos de operación para la prestación del servicio de transporte público.

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

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

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

El DMQ es titular de la competencia exclusiva en materia de planificación, regulación y control en materia de tránsito y transporte terrestre en su jurisdicción territorial, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente. Considerando que la estructura actual no es del todo adecuada, funcionalmente hablando, la integración de los subsistemas de transporte público 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 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,** el literal b) del artículo 84 COOTAD, prevé como función del gobierno descentralizado municipal el *“diseñar e implementar políticas de*

promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales”;

- Que,** el artículo 84 literal q) del COOTAD, confiere a los Gobiernos de los Distritos Autónomos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial;
- Que,** el artículo 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, interprovincial e internacional”;* en armonía con lo dispuesto en el artículo 66 ibídem, que define al servicio de transporte público intracantonal, como aquel que opera dentro de los límites cantonales y por ende le corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;
- Que,** el literal a) del artículo 75 de la LOTTTSV, señala que: *“Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el*

ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda: a) *Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, para el ámbito intracantonal...*”;

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

Que, el artículo 201 literales a), e) y f) de la 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, en 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, 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 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

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 alguna. 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.

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, 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 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 entrada en 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 DMQ.

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.

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, una 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 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 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.

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".

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 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, 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
\$ 0.35	Metrobús	+	\$ 0.25 Metro	= \$ 0.60
			\$ 0.25 Metrobús (*)	= \$ 0.60
			\$ 0.25 Convencional	= \$ 0.60

\$ 0.35	Convencional	+	\$ 0.25	Metro	= \$ 0.60
			\$ 0.25	Metrobús	= \$ 0.60
			\$ 0.25	Convencional (*)	= \$ 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
Tarifas Anexo 2	Combinado-rural	+	Tarifas Anexo 2	Combinado-Rural	= Tarifas Anexo 2 + Tarifas Anexo 2
			\$ 0.25	Metro	= Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25
			\$ 0.25	Metrobús	= Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25
			\$ 0.25	Convencional	= Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25
\$ 0.45	Metro	+	Tarifas Anexo 2	Combinado-Rural	= \$ 0.45 + Tarifas Anexo 2
\$ 0.35	Metrobús	+	Tarifas Anexo 2	Combinado-Rural	= \$ 0.35 + Tarifas Anexo 2
\$ 0.35	Convencional	+	Tarifas Anexo 2	Combinado-Rural	= \$ 0.35 + Tarifas Anexo 2

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.

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 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 con el propósito de que administre los ingresos provenientes del Sistema Integrado de Recaudo y los ingresos no operacionales.

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

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 Secretaría de Movilidad será la responsable de velar por el cumplimiento estricto de los mandatos, responsabilidades y plazos establecidos en la misma.

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.

DISPOSICIÓN REFORMATORIA

Única. - 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 abrir las ofertas recibidas en acto público, de manera física o virtual, conforme resultare procedente y siempre garantizando la adecuada difusión. Todas las ofertas que cumplieren las condiciones 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".

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 en los nuevos contratos.

Cuarta. - 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.

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.

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.

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.

Octava. - 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.

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.