

**INFORME TÉCNICO
IT-SM-DDTM-2022-0058**

Quito, 29 de agosto de 2022

**OBSERVACIONES DE LA REFORMA PRESENTADA A LA ORDENANZA METROPOLITANA
NRO. 017-2020**

ANTECEDENTES.

El 01 de diciembre del 2020 se suscribió ordenanza Metropolitana Nro. 017-2020; cuyo objeto es 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.

En el marco de lo señalado en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 - caso No. 384232, la Dirección Nacional de Control de la Legalidad de Contratos de la Procuraduría General del Estado estableció varias recomendaciones.

Con base en las recomendaciones dadas por la Procuraduría General del Estado se requiere emitir una propuesta reformativa a la ordenanza Metropolitana Nro. 017-2020, *“Por lo expuesto, es importante indicar que la presente propuesta de reforma es necesaria dada las consideraciones antes enunciadas principalmente con la finalidad de hacer efectivas las recomendaciones de la Procuraduría General del Estado, mismas que son de carácter obligatorio, por otro lado es indispensable dotar a las instituciones municipales de la base necesaria para que actúen en el ejercicio de sus competencias con el propósito de implementar las mejoras que sean necesarias al servicio de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito.”*

Mediante Memorando SM-2022-0399 de 26 de agosto de 2022, la Secretaría de Movilidad del DMQ solicitó que, en el ámbito de las competencias de cada Dirección, se remita al Despacho, un informe técnico pormenorizado respecto a las reformas presentadas por esta Secretaría al señor Alcalde, respecto a la Ordenanza Metropolitana Nro. 017-2020.

BASE LEGAL.

LEY ORGÁNICA DEL SISTEMA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA

Art. 4.- Principios. - Para la aplicación de esta Ley y de los contratos que de ella deriven, se observarán los principios de legalidad, trato justo, igualdad, calidad, vigencia tecnológica, oportunidad, concurrencia, transparencia, publicidad; y, participación nacional.

ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

Disposiciones Generales:

Tercera. - Encárguese a la Secretaría responsable la Movilidad la determinación de las condiciones técnicas, características de infraestructura y arquitectura de los equipos y elementos que conforman los Sistemas Inteligentes de Transporte en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, además de las fases de implementación y operación de los mismos, que deberán ser informados al Alcalde Metropolitano para su debido seguimiento

ANÁLISIS.

A continuación, se detallan artículos de la propuesta de reforma a la Ordenanza Nro. 017-2020, que tiene influencia tecnológica a considerar:

Art. 9.- Sustitúyase el artículo 2564 por el siguiente texto:

*Art. 2564.- **Integración tarifaria.** - La integración tarifaria consiste en la adopción de una estructura para pagos de servicios que permita la utilización de varios medios incluidos los tecnológicos para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios, las especificaciones técnicas compatibles sean totalmente interoperables con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), con la finalidad de facilitar la accesibilidad y disminuir los costos del servicio de transporte, así como lograr la eficiencia en la recaudación y disponer de mejores niveles de información para la planificación del Sistema.*

Observación.

Cabe recalcar que independientemente del medio utilizado para el pago de la tarifa o pasaje, el proceso de cobro y registro de la transacción deben tener la capacidad de integrarse en los procesos que realice el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), con el fin recuperar los datos necesarios para la realización de la compensación financiera de los diferentes operadores.

Esta observación se hace debido a que, en el artículo vigente se describía únicamente la utilización de varios medios tecnológicos para el pago de la tarifa o pasaje.

Art. 17.- Sustitúyase en primer inciso del artículo 2780 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

***Artículo 2780.- Del Sistema Integrado de Recaudo (SIR).**- El SIR tiene como objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, durante la prestación de servicio de transporte público de pasajeros municipales y operadoras 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.

Observación.

Cabe recalcar que independientemente del medio utilizado para el pago de la tarifa o pasaje, el proceso de cobro y registro de la transacción deben tener la capacidad de integrarse en los procesos que realice el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), con el fin recuperar los datos necesarios para la realización de la compensación financiera de los diferentes operadores.

Esta observación se hace debido a que, en el artículo vigente se describía el pago de la tarifa con un solo medio de pago electrónico, previamente definido.

Art. 19.- Sustitúyase en el primer inciso del artículo 2783 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

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

Observación.

Cabe recalcar que independientemente del medio utilizado para el pago de la tarifa o pasaje, el proceso de cobro y registro de la transacción deben tener la capacidad de integrarse en los procesos que realice el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), con el fin recuperar los datos necesarios para la realización de la compensación financiera de los diferentes operadores.

Esta observación se hace debido a que, en el artículo vigente se describía el pago de la tarifa con un solo medio de pago electrónico, previamente definido.

Art. 23.- Sustitúyase en el artículo 2809 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

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

Observación.

Se debe considerar como parte de la contratación de personal a nivel de autoridad única o Secretaría de Movilidad, que los técnicos posean el conocimiento o la especialización en herramientas tecnológicas que serán instaladas en los distintos Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros existentes.

CONCLUSIONES.

- Una vez realizada la revisión conjunta en la DMDTM, se pudo verificar que la reforma propuesta, en contraste con el Código Municipal Libro IV.2, en específico sobre los artículos que no se han emitido observaciones es debido a que no contienen injerencia en el ámbito tecnológico.
- Al mencionarse la inclusión de varios medios de pago, incluidos los tecnológicos, se intuye que existirá un medio de pago manual, sobre el cual se debe esclarecer la integración con los procesos del Sistema Integrado de Recaudo (SIR) y la aplicación al acceso a beneficios tarifarios en medios no tecnológicos.
- Se debe considerar que, al manejar varios medios de pago, la implementación de cada uno de estos en las herramientas tecnológicas, tendrá un coste mayor en hardware y software para poder cumplir con la integración.



- Acorde a la sustitución en el primer inciso 2780 del código municipal “... 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...”; los sistemas de recaudo deberán ser compatibles con el o los medios de pago definidos.

RECOMENDACIONES.

- Definir la integración de los medios de pago no tecnológicos, para los procesos del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), así como la aplicación al acceso a beneficios tarifarios.
- Se debe establecer el o los medios de pago para todas las herramientas tecnológicas que conforman la red de recaudo y recargas, 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.
- Con el objetivo de avanzar con las definiciones para la implementación de los sistemas inteligentes, se considera necesario realizar mesas de trabajo con Metrobús-Q y la Empresa de Pasajeros de Quito.
- En caso de considerarse el uso de medios físicos para el cobro de tarifa o pasaje, se debe tener en consideración, los cálculos en la cámara de compensación para las diferentes operadoras.
- En caso de considerarse el uso de medios físicos para el cobro de tarifa o pasaje, se deberá establecer un tiempo límite para que las operadoras privadas se integren con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR).
-

Elaborado por:

Ing. Roberto Baca

Ing. Christian Céspedes

Ing. Andrés Díaz

Ing. Víctor Hermosa