

## ACTA MESA DE TRABAJO

<b>Fecha</b>	27 y 28 de septiembre de 2022
<b>Participantes</b>	Gabriela Mendieta Catalina Mosquera Virna Vásconez Williams Saud
<b>Objetivo</b>	Analizar y revisar las observaciones jurídicas identificadas en el proyecto de ordenanza reformativa a varios artículos del Libro IV.2 del Código Municipal remitido por la Comisión de Movilidad
<b>Lugar</b>	Procuraduría Metropolitana

### I. ANTECEDENTES.-

Mediante Memorando No. GADDMQ-DC-SOCP-2022-0422-M de 06 de septiembre de 2022, el Presidente de la Comisión de Movilidad conforme la Resolución No. 012-CMO-2022 emitida por dicha comisión, solicita a la Procuraduría Metropolitana, se emita el informe jurídico respecto del proyecto de ordenanza en referencia, mismo que fue enviado, en calidad de anexo, al memorando citado.

Revisado el proyecto de ordenanza, y dada la especialidad del tema en análisis, era necesario efectuar una mesa de trabajo para la revisión de las observaciones identificadas por la Procuraduría Metropolitana, las cuales se procesaron de acuerdo a lo siguiente:

### II. ANÁLISIS

Considerando las disposiciones legales vigentes contenidas en lo principal, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y el Informe de Control Legal emitido por la Procuraduría General del Estado mediante Oficio No. 19207 sobre el control legal del procedimiento y fases de la contratación del concurso público para "Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, en el marco de lo señalado en la Ordenanza Metropolitana No. 017-202", en relación a las reformas planteadas, se identificó especialmente lo siguiente:

#### **Sobre las tarifas y el sistema integrado de recaudo:**

La incidencia de lo que dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre reformado en agosto de 2021, que en el artículo 48 señala que los beneficios tarifarios no pueden ser subsidiados por la administración pública, y que por lo tanto deben ser incluidos dentro de los estudios tarifarios correspondiente; así como la obligatoriedad de observar las disposiciones emitidas por del ente rector nacional de tránsito y transporte terrestre respecto a las metodologías para la determinación de tarifas.

Adicionalmente, se debía tomar en cuenta las recomendaciones contenidas en el Informe de Control emitido por la Procuraduría General del Estado que establece que debe contarse con las certificaciones presupuestarias para autorizar o contraer obligaciones conforme lo dispuesto en los artículos 115 y 178 del Código de Planificación y Finanzas Públicas, en lo que fuere aplicable.

R-SM  


**Sobre la estructuración de rutas:**

De acuerdo con las recomendaciones contenidas en el Informe de Control Legal emitido por la Procuraduría General del Estado, verificar el cumplimiento del principio de seguridad jurídica, y los efectos jurídicos consecuentes.

**Sobre aspectos de forma**

Se puntualizan cambios de redacción para mejor entendimiento de los artículos, y de técnica legislativa.




Adicionalmente, se verifica la necesidad de revisar los artículos a ser reformados, dada la última actualización (codificación) del Código Municipal que modificó la numeración de los mismos.

**III. CONCLUSIONES.-**

Las observaciones mencionadas, constan detalladas en el cuadro comparativo adjunto a la presente Acta, mismas que han sido acogidas al interno de la mesa de trabajo.

Los resultados de la mesa de trabajo, que han sido analizados desde el punto de vista técnico y jurídico, se exponen en el documento que se adjunta a la presente acta, para consideración de la Comisión de Movilidad, mismo que no tienen carácter vinculante.

**PARTICIPANTES:**

NOMBRE	CARGO	FIRMA
Gabriela Mendieta	Asesora Despacho Alcaldía	
Catalina Mosquera	Asesora Jurídica Secretaria Movilidad	
Virna Vásquez	Analista Procuraduría	
Williams Saud	Asesor Despacho Procuraduría	

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Consejo Nacional de Competencias, con Resolución Nro. 006-CNC-2012, de 26 de abril de 2012, resolvió transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, para lo cual clasificó a los gobiernos municipales en modelos de gestión, categorizando al Distrito Metropolitano de Quito en el modelo de gestión "A", encargándole la competencia en planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. El Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución Nro. 003-CNC-2014, de 22 de septiembre de 2014, ratificó la Resolución antes indicada.

Es así, que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es titular de la competencia exclusiva en materia de planificación, regulación y control en materia de tránsito y transporte terrestre en su jurisdicción territorial, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, resultando necesario contar con una estructura adecuada y favorable para la eficiencia del transporte público de pasajero.

Con base a lo señalado, la Secretaría de Movilidad en conjunto con sus entidades adscritas, la Empresa Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, la Empresa Metropolitana de Pasajeros, la Empresa Metropolitana Metro de Quito y la Agencia Metropolitana de Tránsito se encuentran en un proceso de transformación y modernización en relación a la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito a través de la reconfiguración de su Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros, con el propósito de garantizar y proveer a todos los habitantes de la ciudad, un servicio de transporte público colectivo y/o masivo, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad; siendo obligación de todos los participantes del sistema arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para conseguir que los servicios y los elementos físicos, operativos y financieros se integren.

Hay que precisar que, los principales problemas que se evidencian en el servicio de transporte público del DMO son:

- Alto grado de redundancia de rutas sobre las vías: Se refiere a la superposición innecesaria de rutas a lo largo del mayor porcentaje de los recorridos, generando varios efectos negativos como: competencia individual entre los diferentes prestadores del servicio de transporte entre los operadores de las mismas u otras empresas, ya que no existe una operación integrada global de caja común, generando los denominados "correteos" (competencia por rebasarse entre unidades de transporte para captar más pasajeros) o "aguantadas" (detenciones deliberadas para también captar más pasajeros); inseguridad vial como producto de lo anterior; deficiencias operacionales evidenciadas en baja productividad; y ambientales, debido a la contaminación generada por las emisiones que, sobre todo, se evidencian de manera importante en donde existe mayor aglomeración de unidades en un mismo tramo vial. Todas estas deficiencias terminan en un denominador común: baja calidad del servicio.
- Congestión por saturación de las vías e inseguridad vial en la red vial principal: Esto es consecuencia de la problemática descrita en el punto precedente, en donde la magnitud (número y volumen) de unidades de transporte pública (buses) es muy

significativa, situación que se agrava sobremanera por la forma de operación descrita en el punto precedente.

- No existe una red de servicios complementarios de transporte público: Los servicios de transporte, en lugar de conformar un sistema complementario conforman una red de transporte de rutas individuales en todo el Subsistema Convencional Urbano y de manera parcial entre los corredores del Subsistema Metrobús-Q.
- Organización empresarial elemental de las operadoras: Si bien, la prestación de los servicios de transporte público es ejercida por delegación de las autoridades correspondientes a las organizaciones legalmente conformadas según las disposiciones en las normas nacionales y locales (cooperativas, empresas o compañías), lo que supone una prestación corporativa, en la práctica el servicio se realiza de manera individual, ya que los ingresos que le corresponde a cada operador se realizan directamente del cobro de las tarifas a los usuarios en cada unidad de transporte.
- Incumplimiento de horarios y frecuencias: Alrededor del 50% de las rutas de los servicios convencionales no cumplen con los horarios ni las frecuencias establecidas en los títulos habilitantes. Una de las causas radica en que la operación de los buses es realizada por un solo conductor que tendría que laborar 16 horas continuas, lo cual resulta extremadamente extenuante, situación que está fuera de toda norma laboral. Como consecuencia se incumplen esos indicadores operacionales (Secretaría de Movilidad, 2016).
- No se cumple el indicador mínimo de confort: El 80% de la oferta de transporte público tiene un índice de ocupación promedio de 8 pasajeros por m<sup>2</sup> en las horas pico, sobrepasando el límite máximo admisible de 6 pasajeros por m<sup>2</sup> internacionalmente recomendado (Secretaría de Movilidad, 2016). Esta condición es disuasiva para el uso de los servicios de transporte público y alienta a seguir utilización del vehículo privado a quienes disponen y la adquisición de quienes no lo tienen aún, situación totalmente opuesta a las políticas sustentables de movilidad del DMQ.
- Déficit de capacidad de la oferta de los servicios de TP: Es notoria la deficiencia en la mayoría de los servicios de los corredores integrados en cuanto a su capacidad, principalmente en las troncales, en donde los usuarios tienen que esperar muchas veces hasta tres o cuatro unidades articuladas para poder ingresar y desplazarse con comodidad. Si bien, por una parte, cumplen con una buena velocidad de circulación al transitar en carriles segregados, su capacidad deja mucho que desear, aún en las horas denominadas valle. De igual manera se evidencia este problema en la mayoría de los servicios del Subsistema Convencional. Estas deficiencias inciden en la proliferación y la respectiva utilización de servicios de transporte informal.
- Por otra parte, también se puede observar que existen un grupo de rutas de transporte Convencional que tiene baja ocupación, siendo evidente la sobre oferta de unidades.

- Oferta creciente de transporte informal: Ante la falta de cobertura y del deficiente servicio de TP, se han originado servicios de transporte informal que lamentablemente ha ido en aumento, situación que se encuentra arraigada ya por muchos años, conviviendo de manera paralela con los servicios regulares. Una de las principales causas por las que se produce la situación deficitaria es el actual marco regulatorio de transporte público, el cual no ha permitido establecer procedimientos regulares que permitan incrementar la oferta frente a una justificada demanda. Estos servicios informales se realizan con unidades fuera de la normativa vigente, incluso cobrando tarifas por encima de las autorizadas, sobre todo para cubrir desplazamientos a sectores periféricos.
- Por tanto, el actual sistema no es ni competitivo ni atractivo frente al vehículo particular, el cual, a pesar de una compleja situación económica de la población, sigue incrementando su parque automotriz en detrimento del transporte público.

En este sentido, se realizó la revisión de la normativa que rige actualmente al DMQ, evidenciando que existe normativa de igual nivel jerárquico que regula las mismas rutas o corredores, un ejemplo es las ordenanzas 128 y 006 que establecía la regularización del Servicio de Transporte Público Intracantonal en el corredor avenida Simón Bolívar y en los sectores internos de la parroquia de Calderón, así como en su área de influencia; asimismo, mediante Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 en el anexo 2 se determinó el Plan de Reestructuración de Rutas, toda vez que desde el año 2010, el Distrito Metropolitano de Quito inició la propuesta de implementación del Proyecto de movilidad más importante de los últimos años, que incluía la construcción de la Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ) para el año 2020.

Así como la inclusión de nuevas formas de pago, que permita a la ciudadanía una movilidad segura, para lo cual es necesario implementar el Sistema Integrado de Recaudo y la creación de los fideicomisos necesarios para el manejo y distribución de los recursos que se obtengan de las transacciones realizadas, las mismas que deberán ser entregadas a los operadores municipales así como privados.

Con base a la Ordenanza Metropolitana Nro.017-2020, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Secretaría de Movilidad, el jueves 27 de mayo de 2021, lanzó el "Concurso público de asignación de rutas del transporte público del Distrito Metropolitano", cuyo objeto fue seleccionar las mejores ofertas para la asignación de los grupos o paquetes de rutas de transporte público de Quito, en el contexto de implementación del Sistema Integrado de Transporte Público y en el Modelo de Gestión correspondiente:

Es así que, a través de la Resolución No. SM-2021-124 de 29 de junio de 2021 se adjudicó los paquetes de rutas que corresponden al Norte de Quito, y declarando parcialmente desierto el concurso público, dando como resultado la no adjudicación de una parte de las rutas, y con ello, una afectación a los usuarios de recibir el servicio de transporte público de pasajeros ya que el crecimiento de la ciudad en estos últimos años no responde a la reestructuración de rutas realizada en el año 2020, por lo que es necesario contar con normativa que permita cubrir las necesidades de la ciudadanía en el transcurso del tiempo. Del mismo modo, es oportuno señalar que, mediante Resolución No. 013-CMO-2021 de 15 de septiembre de 2021, la Comisión de Movilidad solicitó al señor Alcalde Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito lo siguiente: "(...) I. - A la Alcaldía

en  
E

*Metropolitana: que requiera a la Procuraduría General del Estado, el inicio de un proceso de control de legalidad a todo el concurso público de "Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito", realizada en el marco de la aplicación de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020."*

Por lo cual, dando el artículo 237 numeral 4 de la Constitución de la República del Ecuador y artículo 3 letra g) de la Ley Orgánica de la Procuraduría General del Estado, que faculta a la Procuraduría General del Estado el control de los actos y contratos que suscriban los organismos y entidades del sector público, el Alcalde Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, solicitó mediante oficio No. GADDMQ-AM-2021-1969-OF de 27 de diciembre de 2021, se realice el control legal al procedimiento y fases de la contratación del concurso público para "Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, en el marco de lo señalado en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020".

En el citado Informe de Control Legal del Procedimiento de Concurso Público para la "Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, 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 las siguientes conclusiones:

*7.1. La Comisión Técnica al contestar las 801 preguntas con frases como: favor remitirse a las bases del concurso y aclaraciones expuestas, no absolvió las mismas de manera suficiente, ni efectuó las aclaraciones necesarias, inobservando los principios del concurso público trato justo, igualdad, concurrencia, transparencia, publicidad establecidos en el número 1 de la letra C referentes a las condiciones del concurso de las Bases para el concurso público de asignación de Rutas para el DMQ.*

*7.2. La Secretaría de Movilidad, al no verificar el requisito mínimo de las certificaciones solicitadas, inobservó el principio de calidad e incumplió lo establecido en el artículo. 2570 numeral 4 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito; y los numerales 2.6.1 "Requisitos Mínimos" y 2.6.2.1 literal n) "Documentos a presentarse en la oferta" de las Bases del Concurso Público.*

*7.3. La Comisión Técnica, al efectuar una errónea calificación del oferente "Compañía Guadalajara S.A", inobservó lo previsto en el artículo innumerado "Evaluación de ofertas", de la Disposición reformativa Primera de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020; y, numeral 2.6.2 Evaluación por puntaje, número 3 Disponibilidad de personal y capacidad administrativa de las bases del Concurso Público.*

*7.4. La Secretaría de Movilidad, al no incorporar dentro de los contratos suscritos con las operadoras ganadoras del concurso público para la asignación de rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, las garantías fiel cumplimiento o la debida justificación para no hacerlo inobservó lo dispuesto en la letra E numeral 5 de las bases y pliego del concurso público.*

*7.5. Al no existir certificación presupuestaria para las obligaciones financieras adquiridas dentro de los contratos suscritos, la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, inobservó los artículos 115 y 178 del Código Orgánico de*

*tm*

*Planificación y Finanzas Públicas; y, por lo tanto, estos contratos estarían inmersos en la causal de nulidad contractual.*

*En razón de lo indicado a través de Oficio No. 19207 de 22 de junio de 2022, el Subprocurador General del Estado adjunto el Informe de Control Legal que la Procuraduría General del Estado efectuó al procedimiento Concurso Público realizado por la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito.*

### **VIII. RECOMENDACIONES**

*Al Gobierno del Distrito Autónomo Metropolitano de Quito, se recomienda para futuros procedimientos:*

*8.1. Cumplir con la obligación que tiene todo servidor público, en todos los actos y en particular en los procedimientos de gestión delegada, de actuar con la debida diligencia, observando lo preceptuado en los artículos 226, 227 y 233 de la Constitución de la República.*

*8.2. Elaborar de forma adecuada y precisa los pliegos o bases del concurso, evitando contradicciones que generen confusiones a los posibles oferentes.*

*8.3. La comisión técnica, deberá dar una adecuada contestación a las preguntas y aclaraciones planteadas por los oferentes, a fin de que no se vean afectados los principios de igualdad, concurrencia y transparencia.*

*8.4. Cumplir con los principios generales del procedimiento, asegurando al administrado el ejercicio eficaz de sus derechos consagrados en la Constitución y en la respectiva normativa.*

*8.5. Efectuar la adecuada verificación del cumplimiento de los requisitos mínimos exigidos en las bases y pliegos de los procedimientos, con la finalidad de no afectar los principios que rigen los mismos.*

*8.6. Para la suscripción de futuros contratos, la entidad deberá incorporar en los mismos todas las cláusulas y documentación solicitada dentro de los pliegos y de las bases de los concursos.*

*8.7. Previo a autorizar o contraer obligaciones, deberá contar en el presupuesto aprobado con la asignación presupuestaria correspondiente; y, observar lo dispuesto en los artículos 115 y 178 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas con la finalidad de evitar incurrir en una posible causal de nulidad contractual.*

*Considerando los incumplimientos e inobservancias evidenciados; y, en virtud de que los contratos de operación para la prestación del servicio de transporte público de personas del Distrito Metropolitano de Quito, se generaron a través de la modalidad de gestión delegada, el análisis final sobre la procedencia y conveniencia de iniciar una acción judicial de nulidad es competencia exclusiva del Gobierno del Distrito Autónomo Metropolitano de Quito; para el efecto, sus órganos ejecutivo y legislativo, en el ámbito de sus competencias, arbitrarán las medidas necesarias a fin de garantizar que el transporte de los ciudadanos no se vea afectado por las acciones legales que decidan.*

*EM*  
*2*

*adoptar, según lo consagrado en los artículos 66 numeral 25, 240, 277 numeral 4, 314 y 326 numeral 15 de la Constitución de la República del Ecuador.*

*Las recomendaciones emitidas en el presente informe de control deberán ser cumplidas obligatoriamente por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; y, en el término de 10 días, deberá informar a esta Procuraduría General del Estado sobre las acciones adoptadas, sin perjuicio del cumplimiento de lo previsto en el artículo 80 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado.(...)"*

En este sentido, al existir disposiciones expresas de la Procuraduría General del Estado de garantizar el transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito, la Secretaría de Movilidad en aplicación del Libro IV.2 de la Movilidad ha identificado varias normas que deben ser reformadas a fin de que permita agilizar la Implementación del Sistema Integrado de Transporte así como los procesos internos de la Secretaría de Movilidad, por lo cual resulta imprescindible que exista el mecanismo jurídico adecuado para un mejor desarrollo y control del transporte público de pasajeros.

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.

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 reforma al Código Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, Libro IV.2 de la Movilidad.

gm



## EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los informes No. Xxx de la Comisión de Movilidad....

### CONSIDERANDO:

- Que,** el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante "Constitución"), dispone: "*Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.*";
- Que,** el artículo 227 de la Constitución, establece que: "*La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.*";
- Que,** el artículo 238 de la Constitución, determina que: "*Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional.*";
- Que,** el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: "*(...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal (...)*";
- Que,** el artículo 266 de la Constitución dispone: "*Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos 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*";
- Que,** 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;
- Que,** el literal q) del artículo 84 del COOTAD manda que: "*Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de territorio. (...)*";
- Que,** el artículo 56 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señala que: "*El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante el respectivo título habilitante a operadoras legalmente constituidas, sobre la base de un informe técnico de las necesidades definidas en el*

sm  
e

*Plan de Rutas y Frecuencias aprobado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo con sus competencias, con base en el respectivo Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial."*

**En ejercicio de las atribuciones que le confieren los artículos 87, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, 8 de la Ley de Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito:**

**EXPIDE:**

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

**Art. 1.-** Sustitúyase el artículo 2587 por el siguiente texto:

*Art. 2587.- Del concurso público para la asignación de Rutas. - El Administrador del Sistema será el responsable de realizar el o los concursos públicos de nuevas rutas o paquetes de rutas, para lo cual, previamente deberá emitir el instructivo para su implementación a través del acto administrativo correspondiente, conforme lo dispuesto en el ordenamiento jurídico vigente.*

*El/Los concurso/s contendrá/n al menos las siguientes etapas:*

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

**Art. 2.-** Sustitúyase el artículo 2589 por el siguiente texto:

*Art. 2589.- De la recepción de ofertas. - Las ofertas podrán ser presentadas por todos los interesados, públicos o privados, nacionales o extranjeros, determinadas en la convocatoria y en el formato establecido por el Administrador del Sistema, dentro del periodo habilitado en la convocatoria y adjuntando toda la documentación solicitada en la convocatoria pública, con los respaldos respectivos.*

**Art. 3.-** Sustitúyase el artículo 2590 por el siguiente texto:

*Art. 2590.- Apertura de ofertas. - La Comisión Técnica designada para el efecto por el Administrador del Sistema, ya sea de manera física y/o virtual, en acto público, aperturará las ofertas que han sido recibidas conforme el orden de la presentación de las ofertas y siempre garantizando la adecuada difusión. Todas las ofertas que cumplieren las condiciones y requisitos requeridos 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.*

677

**Art. 4.-** Sustitúyase el artículo 2593 por el siguiente texto:

*Art. 2593. - Resultados del Concurso Público. - El Administrador del Sistema procederá a notificar el acto administrativo con los resultados del concurso a cada uno de los oferentes y publicará los mismos con sus respectivos respaldos de calificación en la página institucional.*

**Art. 5.-** Sustitúyase el artículo 2595 por el siguiente texto:

*Art. 2595. - Plan de Estructuración de Rutas. - El Administrador del Sistema en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos será el encargado de elaborar, estructurar y/o actualizar el Plan de Estructuración de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual deberá contar con los respectivos informes técnicos, financieros y legales que justifiquen la necesidad de cubrir una nueva demanda de transporte público o mejorar las rutas existentes, lo que deberá ser informado al Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito y al Concejo Metropolitano.*

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

**Art. 6.-** En el artículo 2598 eliminar la frase "Quito Cables":

**Art. 7.-** Sustitúyase el inciso segundo del artículo 2600 por el siguiente texto:

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

**Art. 8.-** Sustitúyase el artículo 2603 por el siguiente texto:

*Art. 2603. - 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 a utilizarse en los diferentes subsistemas de transporte deberán ser compatibles y totalmente interoperables con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), con la finalidad de facilitar la accesibilidad y disminuir los costos del servicio de transporte, así como lograr la eficiencia en la recaudación y disponer de mejores niveles de información para la planificación del Sistema.*

**Art. 9.-** Sustitúyase el artículo 2605 por el siguiente texto:

*Art. 2605. - Proceso de integración. - El proceso de integración física, tarifaria y operacional se realizará de manera progresiva, para lo cual, el Administrador del*

*Am*

*Sistema será el responsable de la elaboración del cronograma de implementación y verificará su cumplimiento.*

*La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:*

*1. Fase Primera de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y demás subsistemas administrados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, o quien haga sus veces.*

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

*3. Fase Tercera de Integración: Integración de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.*

**Art. 10.-** Sustitúyase el numeral 2 y 3 del artículo 2606 por el siguiente texto:

*2.- Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús Q, subsistemas administrados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, o quien haga sus veces, Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,*

*3.- Fase Tercera de Integración: Integración de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.*

**Art. 11.-** Sustitúyase el inciso primero del artículo 2608 por lo siguiente:

*Art. 2608.- Asignación de las rutas o servicios de transporte público. - El Administrador del Sistema realizará el proceso para la asignación de las rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Estructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial incluyendo los sectores periféricos, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio; así como, optimizar los costos de operación del sistema.*

**Art. 12.-** Elimínese el numeral 3 y reformese el numeral 4 y 5 del artículo 2609 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por lo siguiente:

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

*5. La recaudación tarifaria que se produzca por efecto de los servicios de transporte público deberá ser centralizada a través de la constitución de un Fideicomiso Global que será responsable de dichos fondos, en el que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema y de los subsistemas gestionados por las empresas públicas, metropolitanas y operadores privados, quienes tendrán la calidad de*

constituyente y constituyentes adherentes, respectivamente, y en el cual el Municipio tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dicho Fideicomiso Global y la mayoría de miembros de la Junta de Fideicomiso correspondiente.

La distribución de los pagos se determinará en el Fideicomiso Global de acuerdo a lo a las instrucciones establecidas para el efecto por el Administrador del Sistema.

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

Adicional al Fideicomiso Global, constituido por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema, y al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, se establece que cada uno de dichos subsistemas constituirá su respectivo Fideicomiso Individual, para el cabal funcionamiento y operación del Sistema, para lo cual, el Fideicomiso Global y cada Fideicomiso Individual estarán debidamente interrelacionados.

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

**Art. 13.-** Reformese los numerales 2, 16 y 20 del artículo 2811 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por los siguientes:

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

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

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

**Art. 14.-** Sustitúyase el artículo 2819 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

**Artículo 2819.- 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

SM  
e

*efectuara a través de los medios establecidos por la Secretaría responsable de la Movilidad.*

Comentado [CVPC1]: Colocar concepto de SR y SIR.

Art. 15.- Sustitúyase el primer inciso, así como las letras g) y h) del artículo 2820 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por los siguientes:

*Artículo 2820.- Actores.- El diseño, implementación y operación del SIR comprende los procesos que lo soportan, una plataforma tecnológica y la participación activa de los actores del transporte público que incluye los municipales y privados, entre otros, cuyo papel y responsabilidad en la prestación de este servicio, se define a continuación.*

Comentado [CVPC2]: Especificar que se trata de transporte municipal y los operadores privados deberán ajustarse al Sistema.

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

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

Comentado [CVPC3]: Secretaria responsable de movilidad

Art. 16.- Sustitúyase en el primer inciso del artículo 2822 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

*Artículo 2822.- 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.*

Comentado [CNMJ4]: Ver prohibición art. 48 de la ley de it

Art. 17.- Sustitúyase en el artículo 2827 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

En donde dice: "en los puntos registrados ante la autoridad" sustitúyase por una frase que diga: "en los puntos registrados conforme las condiciones y requisitos establecidos por el Administrador del Sistema mediante el respectivo acto administrativo.

La frase: "que se hayan estipulado en el contrato de delegación" por la que diga "determinados por la Secretaría encargada de la Movilidad.

Art. 18.- Sustitúyase en el artículo 2836 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

*Artículo 2836.- Implementación.- La Autoridad Única de transporte público o quien haga sus veces, será la responsable de garantizar la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ en el*

Comentado [CVPC5]: Unica o quien haga sus veces

DM

*Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, mediante gestión propia a través de la adquisición de bienes y prestación de servicios realizada con base a los mecanismos de contratación pública o cualquier modalidad permitida por la legislación ecuatoriana y en cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por la Secretaría responsable de la Movilidad.*

**Art. 19.-** Refórmese el inciso segundo del artículo 2837 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente:

**Artículo 2837.- Distribución de recursos.- (...).**

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

Comentado [CVPC6]: Includiendo al delegatario, contratista

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

**Art. 20.-** Sustitúyase en el artículo 2848 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

**Artículo 2848.- 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.*

Comentado [CNMJ7]: 2838

**Art. 21.-** Añádase un inciso final en el artículo 2917 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

*El mismo que será actualizado por el Administrador del Sistema en los términos previstos en el ordenamiento jurídico vigente*

Comentado [CNMJ8]: Cambiar al anterior

**Art. 22.-** Sustitúyase el artículo 2923 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente:

SM

**Art. 2923.** - *Administración de los ingresos operacionales y no operacionales.* Cada Subsistema gestionado por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, bajo su responsabilidad, deberán constituir su propio Fideicomiso Individual con la finalidad de manejar y administrar los ingresos operacionales y no operacionales provenientes de su actividad.

*A su vez el Administrador del Sistema, constituirá un Fideicomiso Global al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, con el propósito de que administre los recursos provenientes del Sistema Integrado de Recaudo y los ingresos no operacionales.*

*La constitución del Fideicomiso Global, condiciones e instrucciones, administración, distribución, porcentaje de participación y otros serán responsabilidad del Administrador del sistema.*

**Comentado [CVPC9]:** Si el administrador es la secretaria debe incluirse en el fideicomiso, o a su vez colocarle como delegatario o contratista en lugar de administrador del Sistema.

**Art. 23.**- Sustitúyase en el artículo 2931 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

**Art. 2931.- Del Sistema 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 del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, cuyo pago se efectuará a través de medios de pago tecnológicos definidos, en equipos ubicados en las terminales, estaciones o a bordo de las unidades pertenecientes al Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros en las condiciones y características establecidas por la secretaria responsable de la movilidad.

La implementación del SIR integrará a todos los operadores del transporte público, a través del pago de la tarifa con medios de pago electrónico, previamente definidos y se efectuará con base a las normas, lineamientos, políticas y criterios de homologación definidos por el Administrador del Sistema.

Las Operadoras tienen la obligación de adquirir e instalar los equipos tecnológicos necesarios para el funcionamiento de los Sistemas Inteligentes de Transporte, incluidos aquellos vinculados con el Sistema Integrado de Recaudo y de mantenerlos en funcionamiento, conservarlos y reponerlos de conformidad con las determinaciones contenidas en los instrumentos de planificación y técnicos; y, en los manuales y procedimientos operativos emitidos por el Administrador del Sistema.

**Disposición transitoria única.** - Se establece un plazo de 18 meses contados desde la sanción de la presente ordenanza, para que el administrador del sistema, realice la revisión, análisis y ejecución de las acciones administrativas necesarias, a fin de garantizar la cobertura y continuidad en la provisión del servicio de transporte público a los ciudadanos en el Distrito Metropolitano de Quito.

**Disposición General Primera.** - Corresponde al Administrador del Sistema en el marco de sus competencias instrumentar y establecer los actos administrativos necesarios que permitan el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente ordenanza en lo que corresponda.



**Disposición General Segunda.-** Corresponde a la Secretaría de Movilidad actualizar la metodología, cálculo, modelo tarifario y determinación de la tarifa del transporte público de conformidad a la normativa vigente, el cual deberá ser puesto en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación.

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

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

*sm*  
*o*

PROYECTO

