

ART. CM	ACCIÓN	TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO	OBSERVACIONES	REF. NORMA
2458	Sustituir el 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:	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 deberá emitir el instructivo para su implementación. El/Los concurso/s- contendrá/n al menos las siguientes etapas:	Artículo según nueva codificación (2587) Previo a la realización del concurso público, y por principio de seguridad jurídica, deberá emitir los actos administrativos para su implementación.	Art. 56 LOTT Arts. 65, 82 RLOTT Art. 2557 CM
2550	Sustituir el 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.	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 o los formatos establecidos por el Administrador del Sistema, dentro del periodo habilitado en la convocatoria y adjuntando toda la documentación solicitada en la convocatoria pública, con los respaldos respectivos.	Artículo según nueva codificación (2589)	
2551	Sustituir el artículo	Apertura de ofertas.- El Administrador del Sistema conformará una Comisión Técnica que procederá a aperturar las ofertas recibidas en acto público, de manera física o virtual, conforme resultare procedente y siempre garantizando la adecuada difusión. Todas las ofertas que cumplieren las condiciones requeridas deberán ser publicadas en el portal institucional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y en al menos uno de los medios de comunicación social	Apertura de ofertas. - La Comisión Técnica designada para el efecto en acto público ya sea de manera física y/o virtual 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 los requisitos establecidos 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.	Debe indicarse cuál será el órgano competente para designar la Comisión Técnica. Revisar la redacción.	
2554	Sustituir el 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.	Resultados del Concurso Público. - El Administrador del Sistema procederá a publicar en la página institucional los resultados de la calificación del concurso público; adicionalmente notificará los resultados del concurso a cada uno de los oferentes	Los actos administrativos se notifican. Revisar la redacción de la propuesta para mantener la emisión del acto administrativo.	
2556	Sustituir el 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.	Reestructuración y creación de nuevas rutas. - El Administrador del Sistema en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos será el encargado de reestructurar y/o actualizar el Plan de Reestructuración de Rutas, para lo cual deberá contar con los respectivos informes técnicos, financieros y legales que justifiquen la necesidad de cubrir una nueva demanda de transporte público, lo que deberá ser informado al Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito y al Concejo Metropolitano. Para el efecto, el procedimiento de asignación será el de concurso público, conforme el procedimiento establecido en los artículos anteriores	Se elimina la autorización del Alcalde para la determinación de creación de nuevas rutas exclusivamente cuando se compruebe la necesidad de la nueva demanda con los informes técnicos. Con la reforma se otorga al Administrador la facultad de reestructurar y actualizar el Plan Reestructurado de Ruta, lo cual será informado después al Alcalde y al Concejo. Verificar lo dispuesto en el artículo 2557 y 2569 del CM. Se relaciona con las competencias asignadas en el artículo 2581 del CM.	Art. 30.4 LOTT Art. 2557 CM Art. 2569 CM Art. 2581 CM
2559	Sustituir el 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.	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, y otros que se crearen.	Por técnica legislativa, se sugiere solamente eliminar la frase "Quito cables", ya que no existe reforma sustancial del artículo	
2561	Sustituye el segundo inciso	Del diseño, planificación e implementación de la integración. - (...) El Administrador del Sistema diseñará estrategias permanentes con el fin de erradicar prácticas y hechos que limiten la oportunidad de acceder a los servicios integrados, para su ejecución obligatoria en cada uno de los subsistemas y en el Manual de Indicadores de servicio de transporte público considerará como tales la implementación de adaptaciones inclusivas para la accesibilidad para personas con discapacidad permanente o temporal.	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.	SIN OBSERVACIONES	
2560	Sustituye el número 1	Elementos y sujetos de la integración. - En el marco de esta integración intervendrán los siguientes sujetos y elementos: 1. Administrador del Sistema.	1. Administrador del Sistema u Autoridad Única.	Corrección de forma: Administrador del Sistema ó Autoridad Única Analizar si pueden generarse duplicidad de competencias entre uno y otro sujeto cuando ya se incorpore la Autoridad Única.(prohibición legal)	Art. 9 y 52 COA

2564	Sustituir el artículo	<p>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.</p>	<p>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.</p>	Revisar la redacción de la propuesta. Utilizar puntos o comas para definir las ideas-	Art. 2881 CM
2566	Sustituir el artículo	<p>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.</p> <p>La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:</p> <p>1. Fase Primera de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q.</p> <p>2. Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,</p> <p>3. Fase Tercera de Integración: Integración del subsistema Quito Cables y cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.</p>	<p>Proceso de integración. - El proceso de integración física, tarifaria y operacional se realizará de manera progresiva, para lo cual el Administrador del Sistema será el responsable de la elaboración y la verificación del cumplimiento del cronograma de implementación de las fases de integración.</p> <p>La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:</p> <p>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.</p> <p>2. Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,</p> <p>3. Fase Tercera de Integración: Integración de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.</p>	Verificar si hay relación con las observaciones realizadas en la reforma propuesta al artículo 2569	
2567	Sustituye numeros 2 y 3	<p>La integración se ejecutará conforme las siguientes fases: (...)</p> <p>2.- Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,</p> <p>3.- Fase Tercera de Integración: Integración d el subsistema Quito Cables y cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.</p>	<p>La integración se ejecutará conforme las siguientes fases: (...)</p> <p>2.- Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús Q, su bsistemas administrados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, o quien haga sus veces, Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,</p> <p>3.- Fase Tercera de Integración: Integración de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.</p>	SIN OBSERVACIONES	
2569	Sustituye el primer inciso	<p>Reestructuración de rutas. - El Administrador del Sistema realizará el proceso para la asignación de las rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, que como anexo No. 02 se adjunta a esta sección, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial incluyendo los sectores periféricos, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio; así como, optimizar los costos de operación del sistema.</p>	<p>Reestructuración de rutas. - El Administrador del Sistema realizará el proceso para la asignación de las rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial incluyendo los sectores periféricos, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio; así como, optimizar los costos de operación del sistema.</p>	<p>El título "reestructuración de rutas" se repite en el artículo 5 de la propuesta.</p> <p>Con esta reforma se elimina el Plan de Reestructuración (anexo 2) aprobado por el Concejo. Con el artículo 5 se establece la actualización del Plan no la eliminación del Plan. (Revisar)</p> <p>Analizar la consecuencia que deviene de la reforma que se própone respecto a los anexos que constan en el texto vigente.</p>	<p>Art. 30.5 letra i) LOTT</p> <p>Art. 82 RLOTT</p>
2570	Elimina número 3	<p>Modelo de Gestión. - El Modelo de Gestión que emita el Administrador del Sistema deberá considerar los siguientes lineamientos esenciales:</p> <p>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.</p>	<p>Modelo de Gestión. - El Modelo de Gestión que emita el Administrador del Sistema deberá considerar los siguientes lineamientos esenciales:</p>	<p>Con la eliminación de este texto, se daría a entender que no será un requisito sujeto a puntuación o es obligatorio y por ello no será mejor puntuado. Verificar.</p>	<p>Art. 76 LOTT</p> <p>Dispos.Gral 48 LOTT</p>
		4. Las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de		Verificar el orden de la reforma y la orden de reenumeración que	

2570	Reforma número 4	<p>rutas deberán obtener y mantener, como base, la certificación UNE EN 13816 específica a la calidad del servicio en el transporte público de pasajeros, en los plazos y condiciones establecidos en las autorizaciones y contratos de operación, respectivamente.</p> <p>Además, deberán obtener posteriormente las ISO que determine el Administrador del Sistema, en la forma señalada anteriormente, para garantizar la calidad en la administración, mantenimiento y operación.</p>	<p>3. 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.</p>	<p>puede causar confusión.</p> <p>Revisar la redacción.</p>	
2570	Reforma número 5	<p>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 Global que será custodia 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, tendrá 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.</p> <p>El Fideicomiso Global 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.</p> <p>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.</p> <p>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, debiendo estar el Fideicomiso Global y cada Fideicomiso Individual debidamente interrelacionados.</p> <p>Igualmente, 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</p>	<p>4. 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 custodia 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 de Quito tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dicho Fideicomiso Global y la mayoría de miembros de la Junta de Fideicomiso correspondiente.</p> <p>La distribución de los pagos se determinará en el Fideicomiso Global de acuerdo a lo a las instrucciones establecidas para el efecto.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>		Art. 2882 CM
2772	Reforma números 2, 6 y 20	<p>Definiciones - Para la aplicación de las disposiciones contenidas en este Título, se tendrán en cuenta las siguientes abreviaturas y definiciones:</p> <p>2. Administrador del Sistema : Órgano u organismo responsable de la administración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito. Hasta que se determine e incorpore este órgano u organismo, la Secretaría responsable de la movilidad asumirá esta responsabilidad.</p> <p>16. Autoridad Delegante: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, representado por la Secretaría responsable de la movilidad o su delegado.</p> <p>20. Operador de Red de Recarga.- Personas autorizadas por el delegatario que tiene la responsabilidad sobre los puntos donde se pueden realizar recargas y/o venta de los medios de pago.</p>	<p>2. Definiciones- Para la aplicación de las disposiciones contenidas en este Título, se tendrán en cuenta las siguientes abreviaturas y definiciones:</p> <p>2. Administrador del Sistema o Autoridad Única: Entidad, institución, órgano u organismo encargada y responsable de la administración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito. Hasta que se determine e incorpore este órgano u organismo, la Secretaría responsable de la movilidad asumirá esta responsabilidad.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Según el COA existen entidades u órganos.</p> <p>Analizar si pueden generarse duplicidad u omisión de competencias entre uno y otro sujeto cuando ya se incorpore la Autoridad Única. (prohibición legal)</p>	<p>Art. 44, 49 y 50 COA</p> <p>Art. 9 y 52 COA</p>
2780	Sustituye primer inciso	<p>Del Sistema Integrado de Recaudo (SIR). - El SIR tiene como objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, durante la prestación de servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ, cuyo pago se efectuará a través del medio de pago tecnológico definido, en equipos ubicados en las terminales, estaciones o a bordo de las unidades pertenecientes al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros en las condiciones y características establecidas por la Secretaría responsable la Movilidad.</p>	<p>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.</p>	<p>La reforma se ubica dentro del capítulo "Sistemas Inteligentes de Transporte" (plataforma tecnológica); cuyo texto se duplica con el art. 2892 CM que se ubica en el capítulo de "CONFIABILIDAD, SEGURIDAD Y CALIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO"</p> <p>Verificar si cabe reformar los artículos que hacen referencia al medio de pago tecnológico.</p>	Art. 2892 CM

2781	Sustituye letras g y h	<p>Actores.- El diseño, implementación y operación del SIR comprende los procesos que lo soportan, una plataforma tecnológica y la participación activa de varios actores, entre otros, cuyo papel y responsabilidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, se define a continuación:</p> <p>g. El o los delegatarios que se encarguen de la implementación, operación e integración de los Sistemas Inteligentes de Transporte que les hayan sido asignados formalmente.</p> <p>h. Un Administrador de Fondos, que será el responsable de la distribución de los ingresos de acuerdo a las instrucciones que emita la Autoridad delegante.</p>	<p>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:</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	Están sustituyendo el primer inciso del artículo y no solo las letras g y h	
2783	Sustituye primer inciso	<p>De los medios de pago.- El SIR deberá integrar elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores, en este contexto, se establecerá un solo medio de pago para la tarifa, en los terminales a ser instalados dentro del sistema, que deberán cumplir con los estándares definidos y la clasificación determinada por el Administrador del Sistema, garantizando el acceso a beneficios tarifarios preferenciales, conforme lo determinado en la Ley y según la política tarifaria aprobada por la Autoridad municipal</p>	<p>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</p>	Sobre la política tarifaria, se deberá tomar en cuenta que los beneficios tarifarios preferenciales o tarifas diferenciadas, no pueden ser subsidiadas por la administración pública, sino que se deberán incluir dentro de los estudios tarifarios correspondientes a cada modalidad. (reforma 2021 de la LOTT)	Art. 48 LOTT Arts. 2780, 2892 CM
2788	Reforma el artículo	<p>Puntos de recarga.- Para efectos de recarga de los mecanismos de pago, se establecerá una red de puntos de máquinas de recarga, cuyo dispositivo electrónico será utilizado para la venta y cobro en taquilla o tiendas de conveniencia, en los puntos registrados previamente ante la Autoridad. Se podrá establecer además la necesidad de incorporar máquinas automáticas en las estaciones o terminales, que permitan la distribución y la recarga del medio de pago definido a los Usuarios así como la consulta de su saldo. El Administrador del Sistema definirá las condiciones mínimas del modelo de Operación (sea cobro en taquilla, máquinas automáticas, punto de recarga y/o cualquier otro mecanismo similar) que asegure el cumplimiento de los niveles de servicio que se hayan estipulado en el Contrato de Delegación.</p>	<p>Puntos de recarga.- Para efectos de recarga de los mecanismos de pago, se establecerá una red de puntos de máquinas de recarga, cuyo dispositivo electrónico será utilizado para la venta y cobro en taquilla o tiendas de conveniencia, en los puntos registrados previamente ante la Autoridad. Se podrá establecer además la necesidad de incorporar máquinas automáticas en las estaciones o terminales, que permitan la distribución y la recarga del medio de pago definido a los Usuarios así como la consulta de su saldo. El Administrador del Sistema definirá las condiciones mínimas del modelo de Operación (sea cobro en taquilla, máquinas automáticas, punto de recarga y/o cualquier otro mecanismo similar) que asegure el cumplimiento de los niveles de servicio determinados por la Secretaría encargada de la Movilidad</p>	No se reforma el artículo, solo indicar la frase que se está cambiando. Se sugiere aclarar ante que autoridad se registran los puntos de recarga. Debe aclararse bajo que acto administrativo se van a definir los niveles de servicio; y si por efecto de Operación se crea un trámite administrativo (por el modelo de operación), para lo cual se debe tomar en cuenta lo que establezca la LOETA	
2797	Sustituye el artículo	<p>Implementación e instalación.- La Autoridad será la responsable de garantizar la instalación e implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, bajo el régimen de delegación previsto en el presente Título y el cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por la Secretaría responsable de la movilidad.</p>	<p>Implementación .- La Autoridad será la responsable de garantizar la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, mediante gestión propia a través de la adquisición de bienes y prestación de servicios realizada con base a los mecanismos de contratación pública o modalidad permitida por la legislación ecuatoriana de acuerdo a lo previsto en la presente ordenanza y en cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por la Secretaría responsable de la Movilidad .</p>	Identificar cual es la autoridad responsable de garantizar la implementación de los Sistemas. Verificar que existe el régimen de delegación en el CM, a fin de que este caso, no se encuentre dentro de dicho régimen.	art. 2799 CM
2798	Reforma segundo inciso	<p>Distribución de recursos.- (...)</p> <p>El reparto a los participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, incluyendo al Delegatario, se efectuará en función del mecanismo que determine la Secretaría responsable la Movilidad, sobre la base de los servicios efectivamente prestados por parte de los Operadores de Transporte</p>	<p>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.</p> <p>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</p>	SIN OBSERVACIONES	
2809	Sustituye el artículo	<p>Control en la prestación del servicio.- Las actividades de control y evaluación de los componentes que conforman los Sistemas Inteligentes de Transporte, estarán a cargo de la Secretaría responsable de la Movilidad, entidad que dará el debido acompañamiento en la implementación y operación de las herramientas tecnológicas a ser instaladas en los distintos Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros existentes, para lo cual se observará el régimen jurídico metropolitano del servicio de transporte público de pasajeros y las condiciones previstas en el Contrato de Delegación .</p> <p>La administración del Contrato de Delegación y la fiscalización de la obra constructiva corresponderá a la Secretaría responsable la Movilidad y las entidades adscritas a las que ésta delegue.</p>	<p>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</p>	Verificar que existe el régimen de delegación en el CM, a fin de que este caso, no se encuentre dentro de dicho régimen.	Art. 2799 CM
		<p>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 terminales</p>		Se deroga la fórmula. No se define cual será la nueva fórmula y quien la	Art. 20 A. 20 C

2877	Reforma el artículo	<p>Tomar 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:</p> <p><i>Tarifa técnica=costo operación/número de pasajeros.</i></p> <p>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 .</p>	<p>Metodología para el cálculo de tarifas.- El Administrador del Sistema deberá determinar la metodología a aplicarse para el cálculo de tarifas debiendo para lo cual considerará imperativamente 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.</p>	<p>define.</p> <p>Quien va a determinar o actualizar los valores de los componentes que constan en el modelo tarifario de cálculo que constan en el artículo 2878? Se deja sin efecto el modelo tarifario aprobado por el Concejo. Considerar las disposiciones que haya emitido la ANT.</p> <p>Considerar la prohibición del art. 48 de la LOTT, y de ser el caso, las recomendaciones de la PGE en el Informe de Control sobre las certificaciones presupuestarias.</p>	<p>Art. 30, 4, 30, 5 letra h y 48 LOTT Art. 30 RLOTT Art. 2866 CM</p> <p>principio de seguridad jurídica</p>
2878	Reforma tercer inciso	<p>Componentes. - Los componentes de los costos de operación de los subsistemas de transporte público son los siguientes: (...) El detalle de los costos establecidos en este artículo, se encuentran determinados en el Anexo No. 01 que forma parte de esta Sección.</p>	<p>El detalle de los costos establecidos en este artículo, serán determinados por el Administrador del Sistema quien emitirá el respectivo acto administrativo motivado con el detalle de los mismos .</p>	<p>El modelo tarifario no se somete a conocimiento o aprobación del Concejo?</p>	<p>Art. 226, 227 y 233 de la CRE Art. 3, 15 COA</p>
2879	Reforma el artículo	<p>Esquema de Tarifas sin integración. - U na vez que se hayan suscrito las adendas a los contratos de operación y nuevas autorizaciones y cumplidos los indicadores de calidad de servicio de transporte público de pasajeros, que formarán parte de estos, se aplicarán las siguientes tarifas:</p> <p>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).</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Esquema de Tarifas sin integración. – El administrador del sistema será el encargado de establecer y/o actualizar las tarifas de los siguientes subsistemas:</p> <p>a) Subsistema de transporte público convencional intracantonal urbano b) Subsistema Metrobús-Q del Distrito Metropolitano de Quito. c) Servicio de transporte público prestado a través de buses eléctricos u otra tecnología de baja emisión, calificada previamente por la Secretaría de Movilidad mediante informe técnico. d) Subsistema de transporte público convencional intracantonal combinado y rural.</p> <p>A los valores de las tarifas se aplicará la tarifa preferencial prevista en el régimen jurídico aplicable, en especial, el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; la Ley Orgánica de Discapacidades y, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.</p>	<p>Tomar en cuenta el efecto de la reforma, respecto al texto que se elimina.</p> <p>Verificar si existen artículos que puedan tener relación con la reforma o puedan verse afectados con ella.</p> <p>Para las tarifas preferenciales se debe tomar en cuenta la prohibición de subsidios establecido en el artículo 48 de la LOTT</p> <p>Con la reforma, las nuevas tarifas no serían conocidas ni aprobadas por el Concejo, verificar su pertinencia.</p> <p>NO se incluye la observancia de las disposiciones de la Agencia Nacional de Tránsito</p>	<p>Art. 30.4; 30.5, 48 LOTT</p> <p>Art. 2869 CM</p>
2884	Sustituye el artículo	<p>Administración de los ingresos operacionales y no operacionales. - El Administrador del Sistema constituirá un Fideicomiso Global con el propósito de que administre los ingresos provenientes del Sistema Integrado de Recaudo y los ingresos no operacionales. Cada Subsistema constituirá su propio Fideicomiso Individual, el cual se alimentará de los recursos distribuidos por el Fideicomiso Global y de los ingresos no operacionales.</p> <p>Dentro de las funciones que se conferirán al Fideicomiso Global, 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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>La constitución del Fideicomiso Global, condiciones e instrucciones, administración, distribución, porcentaje de participación y otros serán responsabilidad del Administrador del sistema.</p>	<p>SIN OBSERVACIONES</p>	
	Disposición Transitoria Primera		<p>Se establece un periodo de transición de hasta 18 meses contados desde la sanción de la presente ordenanza, para la revisión, análisis y desarrollo de una correcta distribución de rutas, modelo de gestión, determinación del presupuesto para el financiamiento y tarifa aplicable, así como la realización de nuevos procesos de asignación de rutas.</p> <p>Dentro del periodo descrito en el inciso anterior, corresponderá a la Secretaría de Movilidad como ente rector de movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, garantizar la cobertura de transporte público a los ciudadanos, para lo cual deberá realizar las acciones técnicas y legales que correspondan en el ámbito de sus competencias.</p>	<p>Verificar su alcance considerado para el efecto, las recomendaciones de la PGE en el Informe de Control que motiva la reforma de la ordenanza.</p>	