

**UNITRANS-Q**

MOVILIZANDO A QUITO

Quito, 22 de agosto del 2022

OFICIO N. ° UNITRANS-Q No. 056-2022

SR.

**OMAR CEVALLOS****PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

Presente.-

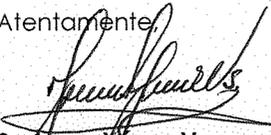
Ante usted el suscrito Jorge Yáñez Venegas, con plena facultad y sin impedimento legal, y en mi calidad de Presidente de la Unión de Operadoras de Transporte Urbano de Quito UNITRANS-Q, y miembro acreditado a la Silla Vacía en el proyecto de Ordenanza denominado ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A VARIOS ARTICULOS DEL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO me dirijo a usted para:

- Orientar a su ilustrado conocimiento en adjunto 1 de 19 fojas útiles que contienen el diseño y proyección de las actuales rutas para la integración con el Metro, **tema que fue entregado a la Secretaría de Movilidad el 09 de agosto del 2022 con OFICIO N. ° UNITRANS-Q No. 053-2022**
- Cumpliendo la obligación como integrante de la Silla Vacía y después de socializar con los integrantes de UNITRANS-Q presentamos en adjunto 2 de 12 fojas la propuesta de las reformas que consideramos son necesarias para operativizar y mejorar el Sistema Integral de Transporte Público del DMQ. Propuesta que solicito sea puesta a consideración de los concejales de la Comisión de Movilidad para su análisis y discusión.
- Por lo expuesto solicitamos se dignen fijar día y hora para exponer con técnicos en la materia y con detalles lo expresado en los literales a y b.

Por la ejecutiva atención que se dignen dar a la presente le ratifico mi respeto

Notificaciones la recibiré al correo electrónico: [jorgeyanez@translatinos.com](mailto:jorgeyanez@translatinos.com), [unitrans-q@hotmail.com](mailto:unitrans-q@hotmail.com) o al teléfono Cel. 0992009367.

Atentamente,



Sr. Jorge Yáñez Venegas  
PRESIDENTE UNITRANS-Q  
C.I. 1702694132

Quito, 22 de agosto del 2022  
Omar Cavallos Paredes  
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO  
RECEPCIÓN  
FECHA: 22-08-22 HORA: 14:05  
Nº Hoja: 36  
Recibido por: Fabian Q.

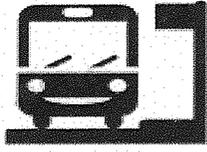


Islas Malvinas S/N y Línea Férrea Entrada Principal al Beaterio

099 2009367

[jorgeyanez@translatinos.com](mailto:jorgeyanez@translatinos.com)

36.



**UNITRANS-Q**

**MOVILIZANDO A QUITO** ———

# ADJUNTO

# 2

Islas Malvinas S/N y Línea Férrea Entrada Principal al Beaterio

099 2009367

[jorgeyanez@translatinos.com](mailto:jorgeyanez@translatinos.com)

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

**Art. 1.-** Sustitúyase el artículo 2548 por el siguiente texto:

**Art. 2548.- Procedimiento para la Gestión Delegada.** - El Administrador del Sistema será el responsable de determinar el Plan de Reestructuración de Rutas y Frecuencias, basado en el comportamiento de la demanda, de forma que garantice el nivel de servicio y la sostenibilidad del sistema. Este plan contendrá ampliaciones, variaciones y/o generación de nuevos servicios, que no interfieran con otros o que no afecten los indicadores de sostenibilidad mínimos, con el fin de dar sostenibilidad al subsistema Metropolitano de Transporte Público de Quito.

Para todo este contexto, el Administrador del Sistema debe definir el Modelo de Gestión que se aplicará en el Sistema Metropolitano de Transporte Público, y su implementación progresiva; considerando los actuales contratos de operación e inversiones del subsistema Convencional; por lo tanto el Administrador del Sistema aplicará el mecanismo de Asignación Directa para la Gestión Delegada, en la Reestructuración de Rutas del servicio de transporte público de pasajeros en el subsistema de Transporte Convencional, debiendo obligatoriamente verificar de forma documentada y motivada del posible delegatario lo siguiente:

1. Capacidad Técnica Administrativa, Operativa en la prestación del servicio.
2. Implementación y gestión de sistemas operativos y administrativos, eficientes apoyados de tecnología en su operación cotidiana.
3. Probada Aplicación del Modelo de Gestión de CAJA COMUN en su operación.
4. Probada gestión y control de sistemas de mantenimiento centralizado de flota.
5. Probada capacidad de gestión para MIGRAR a modelos de operación integrados.

Para la delegación de servicios o rutas de operadoras que no cumplan con las condiciones antes expuestas, o para la generación de nuevas rutas (con orígenes y destinos distintos) que amplíen la cobertura del Sistema, se aplicará de ser necesario el mecanismo de Concursos Públicos; para lo cual previamente deberá obtener toda la documentación necesaria que avale y sustenten los servicios en las rutas y/o servicios que se deleguen; y emitir previamente el instructivo para su implementación, que contendrá las siguientes etapas:

1. Elaboración sustentada y motivada de los términos de referencia (TDRs) que necesariamente incluirán:
  - a. Servicios o rutas ofertadas con sus indicadores
  - b. Detalle de inversiones necesarias para el cumplimiento del servicio delegado
  - c. Modelo de gestión para la contraprestación económica del delegatario
2. Convocatoria pública.
3. Recepción de ofertas.
4. Apertura de ofertas.

5. *Convalidación.*
6. *Evaluación de ofertas.*
7. *Notificación de resultados.*
8. *Suscripción de contratos.*

*En caso de aplicar la metodología de concurso público debe cumplir con lo determinado en los siguientes artículos*

**Art. 2.-** Sustitúyase el artículo 2550 por el siguiente texto:

**Art. 2550. - 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 2551 por el siguiente texto:

**Art. 2551. - Apertura de ofertas.** - *La Comisión Técnica designada para el efecto en acto público ya sea de manera física y/o virtual apertura 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 requeridas deberán ser publicadas en los portales institucionales de: i.- La entidad a cargo de desarrollar el concurso y, ii.- En el del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y en al menos uno de los medios de comunicación social.*

**Art. 4.-** Sustitúyase el artículo 2554 por el siguiente texto:

**Art. 2554. - 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 cumpliendo con los mandatos legales establecidos en la ley*

**Art. 5.-** Sustitúyase el artículo 2556 por el siguiente texto:

**Art. 2556. - Creación de nuevas rutas.** - *El Administrador del Sistema en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos será el encargado de desarrollar, reestructurar y/o actualizar el Plan de Reestructuración de Rutas, para lo cual deberá contar con los respectivos estudios, 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 a fin de que autorice y de ser necesario disponga la o las asignaciones presupuestarias del caso.*

*Para el efecto, el procedimiento de asignación será el determinado en los artículos precedentes*

**Art. 6.-** Sustitúyase el artículo 2559 por el siguiente texto:

**Art. 2559. - Componentes de la integración.** - La integración física, tarifaria y operacional se aplicará a los elementos y/o componentes vinculados a los Subsistemas de Transporte Convencional, Metrobus-Q, Metro de Quito, y otros que se crearen.

**Art. 7.-** Sustitúyase el numeral 1 del artículo 2560 por el siguiente texto:

1. *Administrador del Sistema u Autoridad Única.*

**Art. 8.-** Sustitúyase el artículo 2561 por el siguiente texto:

**Artículo 2561.- Del diseño, planificación e implementación de la integración** - El diseño, planificación e implementación de la integración, con su infraestructura y equipamientos se dará de forma progresiva y responderá a criterios de accesibilidad, equidad, equilibrio financiero, cobertura y perspectiva de género, debiendo precautelar y garantizar la conectividad, seguridad y libre movilidad de personas con movilidad reducida, grupos de atención prioritaria, mujeres, niños y niñas, sin discriminación de ningún tipo.

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.

El proceso de planificación de la nueva red de servicios deberá partir de las actuales rutas del sub sistema convencional, que será complementado con la generación de puntos de parada, debidamente señalizados y equipados, que faciliten la conexión física de usuarios con el subsistema Metro de Quito, mediante caminatas máximas de 200 metros.

**Art. 9.-** Sustitúyase el literal iii del artículo 2562 por el siguiente texto:

iii. *Condición de sujetarse a la implementación del Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ, cuya delegación se realizará por asignación directa a las operadoras que tienen ya inversiones efectuadas en el sistema, previa verificación de las condiciones técnicas, administrativas y operativas del prestador del servicio y a los concursos públicos para la delegación de la operación de nuevas rutas o servicios*

**Art. 10.-** Sustitúyase del artículo 2563 por el siguiente texto:

**Artículo 2563.- Integración física.** - La integración física del transporte público consiste en la articulación que se produce mediante la infraestructura especializada existente o por crearse y su entorno inmediato (máximo 200 metros), para que los transbordos o transferencias entre los subsistemas de

transporte público se realicen de manera segura, coordinada, rápida e informada.

**Art. 11.-** Sustitúyase el artículo 2564 por el siguiente texto:

**Art. 2564.- Integración tarifaria.** - La integración tarifaria consiste en la implementación de una estructura para pagos de tarifas por los servicios, que permita la utilización de varios medios tecnológicos para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios, las especificaciones técnicas compatibles serán 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. 12.-** Sustitúyase del artículo 2565 por el siguiente texto:

**Artículo 2565.- Integración operacional.** - La integración operacional comprende la interconexión de los diferentes modos y subsistemas de transporte público mediante la infraestructura existente y la que se implemente para el efecto

**Art. 13.-** Sustitúyase el artículo 2566 por el siguiente texto:

**Art. 2566.- 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 de los estudios que determinen la evolución de los subsistemas de transporte, en función de las necesidades de la demanda, el equilibrio financiero y las fases de integración, así como del análisis y aprobación de propuestas de los operadores públicos y/o privados que busquen la generación del proceso de integración

De inicio se tendrán los subsistemas Metrobus Q, Metro de Quito y Convencional interactuando de manera independiente y complementaria, para con su evolución y en de acuerdo a las fases, generar los ajustes técnicos que optimicen los viajes de los usuarios, manteniendo el nivel de servicio y la sostenibilidad del Sistema Metropolitano de Transporte.

El Concejo Metropolitano deberá asignar el presupuesto necesario por medio del Fondo Metropolitano de Estabilización Tarifaria, para el cumplimiento oportuno de las obligaciones especificadas en este artículo, sea que lo realice de forma directa o por contratación con entidades especializadas.

**Art. 14.-** Sustitúyase el artículo 2567 por el siguiente texto:

**Artículo 2567.- Fases de Integración.** La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:

1. Fase Primera de Integración:

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

**Art 15.-** Sustitúyase el numeral 2 y 3 del artículo 2568 por el siguiente texto:

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

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

3. Condiciones para la gestión administrativa, laboral, financiera, operativa y ambiental de las operadoras para cumplir con el régimen jurídico aplicable.

Para la verificación del cumplimiento de estas condiciones, la Autoridad Única realizará controles globales a las operadoras a fin de confirmar el cumplimiento de los parámetros determinados en el numeral 2 del presente artículo.

**Art. 16.-** Sustitúyase el inciso primero del artículo 2569 por lo siguiente:

**Artículo 2569 - Reestructuración de rutas.** - La optimización de los servicios de transporte público se sustenta en la estructuración de una red conformado por los subsistemas Metro de Quito, Metrobus Q y Convencional que deben ser complementarios, de manera que provean los servicios de forma eficiente, considerando a la Primera Línea de Metro de Quito como el eje fundamental de esta red.

El Administrador del Sistema realizará el seguimiento y monitoreo del comportamiento de la oferta y la demanda del servicio, de manera tal que pueda establecer los ajustes, modificaciones, creación o suspensión de rutas; que la red requiera, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial, incluyendo los sectores periféricos para mejorar los tiempos de viaje, optimizando los costos de operación de la Red, manteniendo el nivel de servicio y el equilibrio financiero.

El Administrador del Sistema, en coordinación con las Operadoras que tenga la Gestión Directa o Delegada del servicio, implementará los ajustes, modificaciones, creación o suspensión de rutas de los servicios: troncales, alimentadores, convencionales y otras; considerando el principio de complementariedad y

optimización de los actuales subsistemas, con el fin de alcanzar mayores niveles de eficiencia, tanto de la parte operacional como administrativa.

Cuando el Administrador del Sistema requiera, con base en los instrumentos de planificación que hubiere expedido, adecuar las rutas de cualquier Subsistema de Transporte o sus componentes, respecto de las que existan títulos habilitantes vigentes, buscará obtener acuerdos con la Operadora de Transporte involucrada y efectuar los ajustes que sean necesarios, de conformidad con los instrumentos de planificación, para esto podrá:

- a. Implementar mecanismos de compensación a través de la asignación directa de rutas nuevas requeridas de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido;
- b. Instrumentar formas de intervención y participación del Operador de Transporte afectado en otros Subsistemas de Transporte o sus componentes; o,
- c. Implementar mecanismos de compensación económica para dejar sin efecto el título habilitante vigente.

Para mayor claridad, la compensación económica señalada en el literal c) no podrá aplicarse para títulos habilitantes que hayan sido compensados con cualquiera de las otras opciones señaladas en los literales a) y b); pero, en el caso de acuerdos con las Operadoras, el Administrador del Sistema podrá utilizar una combinación de los tres mecanismos conforme los instrumentos de planificación correspondientes.

En caso de que el Administrador del Sistema y el Operador de Transporte no pudieren concretar algún acuerdo, en aplicación de los numerales precedentes, hasta seis meses antes de la fecha de terminación ordinaria del título habilitante, concluirán las tratativas.

Le corresponderá al Administrador del Sistema implementar los correspondientes ajustes en rutas, de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido desde la fecha en que terminen los títulos habilitantes de manera ordinaria.

A partir de la vigencia de este capítulo, los buses nuevos que se incorporen o se reemplacen al servicio en las troncales de los corredores y sub troncales del Subsistema Metrobus-Q, serán exclusivamente de tecnología limpia.

La implementación paulatina de este tipo de vehículos se realizará de manera programada según el cronograma y condiciones que establezca el Administrador del Sistema, de conformidad con la normativa que sobre electromovilidad sea aprobada para el Distrito Metropolitano de Quito.

**Art. 17.-** Sustitúyase el numeral 1, 2 y 4 del artículo 2570 por el siguiente:

1. Descripción de los procesos operativos de integración de los diferentes servicios de transporte público conforme a las fases de integración señaladas en el presente capítulo y definición del Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ. Las rutas que se diseñen dentro de este plan para el subsistema convencional serán complementarias, de forma tal que estas articulen adecuadamente, las alternativas de movilización de los ciudadanos por medio de los diferentes subsistemas de transporte público de la ciudad.

2. Mecanismo de asignación de rutas a operadoras de transporte, el mismo que se realizará mediante asignación directa o concurso público conforme las necesidades que los estudios determinen, para dar origen a los respectivos contratos de operación y/o autorizaciones, según el régimen aplicable. Se excluye expresamente de este proceso las troncales actualmente administradas y operadas por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, con sus alimentadoras, para lo cual se debe generar el contrato de operación para el sub sistema Metrobus Q. Complementariamente en los contratos de operación de las operadoras del sistema convencional deberá especificarse la cantidad de títulos habilitantes que estas tendrán para ofertar el servicio en el subsistema Metrobus Q, basado en lo determinado en el Art 9 de la ordenanza 194 sancionada el 14 de marzo del 2012 que dio origen a la migración de rutas convencionales a alimentadoras en el periodo de vigencia de este artículo que fue hasta el 18 de diciembre de 2020.

4. La recaudación tarifaria que se produzca por efecto de los servicios de transporte público, de todos los subsistemas, deberá ser centralizada en un único Fideicomiso Global el cual será custodio 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, 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.

Las distribuciones de los ingresos a los diferentes prestadores de servicio sean estos por gestión directa o gestión delegada serán por Kilómetro operado, valor que será definido por el Administrador del Sistema según la tipología del equipo rodante utilizado, de forma diaria, con el siguiente orden de prelación de pagos:

- i. Ingresos del sub sistema Convencional
- ii. Ingresos del sub sistema Metrobus Q
- iii. Ingresos del sub sistema Metro de Quito

Esta prelación se mantendrá en los periodos de pago definidos en este artículo

En esta prelación de pago deberán descontarse las posibles sanciones impuestas por incumplimientos operativos

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

El valor del kilómetro se calculará en función de los costos fijos y variables mediante la aplicación de un modelo que deberá ser aprobado en conjunto con los operadores de los tres subsistemas, tomando como base los datos de la actual estructura tarifaria aprobada en mediante la ordenanza 17-2020.

*El valor de kilometro a pagar por los servicios de transporte a los operadores prestadores del servicio, ya sea por gestión propia o gestión delegada, tiene dos fuentes de recaudación:*

*i.- Ingresos operacionales. - Que corresponden al pago de un valor de tarifa en los diferentes subsistemas y que tendrá como techo, el 15% de los ingresos familiares (1,6 perceptores por familia con ingreso de Salario Básico Unificado); que se conoce como tarifa social y se aplica a los grupos de pobreza extrema y pobreza de la ciudad.*

*ii.- Ingresos no Operacionales. - Que son los fondos y recursos asignados anualmente por presupuesto priorizado por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Fondo Metropolitano de Estabilización Tarifaria*

*En el caso de que la recaudación de tarifa del periodo no sea suficiente para cubrir los pagos que se deban realizar, el Fidecomiso deberá reclamar a la Autoridad Única, para que esta gestione y obtenga los recursos no operacionales del Fondo Metropolitano de Estabilización Tarifaria que se requieran, que deberán ser presupuestados con el carácter de prioritario en todos los periodos fiscales*

**Art. 18.-** Refórmese los numerales 2, 16 y 20 del artículo 2772 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por los siguientes:

**2. Administrador del Sistema:** *Entidad, institución, órgano u organismo encargada y responsable de la administración, así como de la formulación y expedición de los instrumentos de planificación operativa del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito. Hasta que se cree la Autoridad Única de Transporte o quien haga sus veces, 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 cerrados. Para los medios de pago abiertos se utiliza la infraestructura física y tecnológica de las entidades financieras del sector bancario y de economía popular y solidaria emisoras de los medios de pago*

**Art. 19.-** 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, por la prestación de servicio de*

*transporte público de pasajeros en operadoras públicas y operadoras privadas en el DMQ, cuyo pago se efectuará a través de los medios de pago abiertos del sector financiero, que ya están emitidos y en circulación en el mercado y los medios de pago cerrados establecidos por la Secretaría responsable de la Movilidad.*

*Las operadoras privadas tendrán la facultad de escoger la mejor tecnología de recaudo y será de su responsabilidad la adquisición de sus sistemas, mismos que deberán ser compatibles, sujetos de verificación y entrega de información al sistema de recaudo Municipal o nivel 4*

**Art. 20.-** Sustitúyase las letras g) y h) del artículo 2781 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por los siguientes:

*g. El delegatario, la contratista o entidad que se encarguen de la integración de los Sistemas Inteligentes de Transporte en el Nivel 4 de ciudad.*

*h. Un Administrador de Fondos, o Fidecomiso que será el responsable de la distribución de los ingresos de acuerdo a lo establecido en este código y otras instrucciones que pudiere emitir el Administrador del Sistema, que en ningún caso podrá ir en contra de lo estipulado en este código*

**Art. 21.-** 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 los elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores del sistema de transporte. En este contexto, se establecerán los diferentes medios de pago de la tarifa sean estos cerrados o abiertos*

*Los medios de pago cerrados deberán cumplir con los estándares e interoperabilidad definidos, y la clasificación determinada por el Administrador del Sistema*

*Los medios de pago abiertos deben cumplir con la normativa internacional establecida mundialmente por el sector financiero*

*En ambos casos los medios de pago deben garantizar el acceso a beneficios tarifarios preferenciales, conforme lo determinado en la Ley y según la política tarifaria aprobada por la Autoridad municipal.*

**Art. 22.-** Refórmese el artículo 2788 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

**Artículo 2788.- Puntos de recarga.** - *Para efectos de recarga en el caso de sistemas cerrados los medios de pago, deberán tener establecida una red de puntos de máquinas de recarga dentro del sistema de transporte o fuera de él; cuyos dispositivos electrónicos serán utilizados para la venta y cobro en taquilla o puntos de conveniencia, registrados previamente ante la Autoridad.*

*Para sistemas de pagos abiertos (estándar EMV), los medios de pago deberán cumplir la normativa de emisión internacional y funcionamiento, cuando sea necesario recargas se realizarán utilizando la red existen de puntos de atención del sistema financiero del país, como son agencias de instituciones bancarias e instituciones de economía popular y solidaria, corresponsales no bancarios y puntos de servicios financieros que estén habilitados en toda la ciudad.*

*El Administrador del Sistema definirá las condiciones mínimas del modelo de Operación (sea cobro en taquilla, máquinas automáticas, punto de recarga y/o cualquier otro mecanismo similar) que asegure el cumplimiento de los niveles de servicio determinados por la Secretaría encargada de la Movilidad.*

**Art. 23.-** Sustitúyase en el artículo 2797 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

***Artículo 2797.- Implementación.** - La Secretaría de Movilidad será la responsable de emitir las directrices de interoperabilidad para que los operadores públicos o privados según sus delegaciones, puedan implementar los Sistemas Inteligentes de Transporte en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, mediante gestión propia en cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por la Secretaría responsable de la Movilidad.*

**Art. 24.-** Refórmese el artículo 2798 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente:

***Artículo 2798.- Distribución de recursos.** - El mecanismo de distribución de los recursos recaudados a través del Sistema Integrado de Recaudo deberá ejecutarse de forma transparente entre los participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros. Los ingresos por concepto de tarifa recaudada serán orientados al Fidecomiso Global, estos rubros provendrán de la validación de los medios pago al momento de usar el sistema que se efectúe a través de los puntos autorizados, módulos de atención o máquinas automáticas. Los ingresos operacionales se juntarán de ser necesario a los ingresos no operacionales, para que el fidecomiso en estricto cumplimiento de prelación de pago transfiera el pago por los servicios ejecutados (kilómetros)*

**Art. 25.-** 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*

**Art. 26.-** Refórmese el artículo 2877 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

*Art. 2877. - 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. Con los resultados obtenidos el Administrador del Sistema dispondrá su implementación y ejecución de forma inmediata*

**Art. 27.-** Refórmese el inciso tercero del artículo 2878 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

*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*

**Art. 26.-** Refórmese el artículo 2879 por el siguiente texto:

*Art. 2879.- Esquema de Tarifas sin integración. - El administrador del sistema será el encargado de establecer y/o actualizar las tarifas de los siguientes subsistemas:*

- a) Subsistema de transporte público convencional intracantonal urbano*
- b) Subsistema Metrobus-Q del Distrito Metropolitano de Quito.*
- c) Servicio de transporte público prestado a través de buses eléctricos u otra tecnología de baja emisión, calificada previamente por la Secretaría de Movilidad mediante informe técnico.*
- d) Subsistema de transporte público convencional intracantonal combinado y rural.*

*A los valores de las tarifas se aplicará la tarifa preferencial prevista en el régimen jurídico aplicable, en especial, el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; la Ley Orgánica de Discapacidades y, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.*

**Art. 27.-** Sustitúyase el artículo 2884 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente:

*Art. 2884. - Administración de los ingresos operacionales y no operacionales. Cada Subsistema gestionado por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, bajo su responsabilidad, deberán constituir su propio Fideicomiso Individual con la finalidad de manejar y administrar los ingresos operacionales y no operacionales provenientes de su actividad.*

*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.*

PROYECTO UNITRANS Q

**REPÚBLICA DEL ECUADOR**  
 DIRECCIÓN GENERAL DE REGISTRO CIVIL, IDENTIFICACIÓN Y CÉDULA

**CÉDULA DE CIUDADANÍA**  
 APELLIDOS Y NOMBRES: **YANEZ VENEGAS JORGE ANIBAL**  
 LUGAR DE NACIMIENTO: **PICHINCHA QUITO**  
 FECHA DE NACIMIENTO: **1949-09-05**  
 NACIONALIDAD: **ECUATORIANA**  
 SEXO: **HOMBRE**  
 ESTADO CIVIL: **CASADO**  
 GLORIA MARIANA DE JESUS ROMERO

Nº: **170269413-2**




**INSTRUCCIÓN BACHILLERATO**      **PROFESIÓN / OCUPACIÓN CHOFER PROFESIONAL**      **V3343V2242**

**APELLIDOS Y NOMBRES DEL PADRE: YANEZ ALBAN ROSENDO**

**APELLIDOS Y NOMBRES DE LA MADRE: VENEGAS CARMEN AMELIA**

**LUGAR Y FECHA DE EMISIÓN: QUITO**

**FECHA DE EXPIRACIÓN: 2020-10-26**  
**FECHA DE EXPIRACIÓN: 2030-10-26**

**DIRECCIÓN GENERAL**      **ROSAR VALBUENA JARD**



**CERTIFICADO DE VOTACIÓN 11 ABRIL 2021**

**PROVINCIA: PICHINCHA**  
**CIRCUNSCRIPCIÓN: 2**  
**CANTÓN: QUITO**  
**PARRROQUIA: QUITUMBE**  
**ZONA: 1**  
**JUNTA Nº: 0022 MASCULINO**

**Nº: 48860731**

**YANEZ VENEGAS JORGE ANIBAL**

**Nº II: 1702694132**




**CIUDADANA/O:**

ESTE DOCUMENTO ACREDITA QUE USTED SUFRAGÓ EN LAS ELECCIONES GENERALES 2021

**F. PRESIDENTA/E DE LA JURV**






Empresa Eléctrica Quito S.A.E.E.Q.  
Matriz: Bartolome de las Casas E1-24 y Av. 10 de Agosto

Ruc: 1790053881001  
Contribuyente especial, resolución No. 5368  
OBLIGADO A LLEVAR CONTABILIDAD



Nro. factura 001-999-062704736  
Nro. doc. interno 2711138446  
Fecha de emisión 17-01-2022  
Fecha de Vencimiento 01-02-2022  
Número de autorización 1701202201179005388100120019990627047360099232112

**VALOR TOTAL: 25,84**

**Información del Consumidor**

**CUENTA CONTRATO 200006063651**

Nombre cliente YANEZ VENEGAS JORGE ANIBAL (YANEZ VENEGAS JORGE ANIBAL)  
Cédula 1702694132  
Celular 0992009614  
Correo Electrónico romero20gloria@yahoo.com  
Dirección del servicio OEZE S28 29 S28A / TURUBAMBA BAJO PB / SOLANDA - QUITO

Código Único Eléctrico 1400466061

Tipo de tarifa Arconel BTCRSD01 - BT Residencial  
Geocódigo 1413M036000728

Unidad de Lectura 1413M036

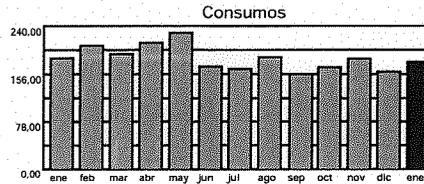
**1. Información Servicio Eléctrico y Alumbrado Público**

Número de medidor 172456  
Tipo de consumo leido  
Fecha desde 16-12-2021  
Días facturados 33  
Fecha hasta 17-01-2022

Descripción	Fecha Hasta	Lectura Actual	Lectura Anterior	Diferencia Consumo	Consumo Subtotal	Consumo interno Transformador	Consumo Total	Unidad Medida	Monto (\$)
Energía activa total	17-01-2022	52699.00	52519.00	0.00	180.00	0.00	180.00	kWh	15,07

**2. Valores Pendientes**

VALORES PENDIENTES (2) 0,00



**Servicio Eléctrico y Alumbrado Público**

Valor Consumo	15,07
Comercialización	1,41
Subsidio Cruzado Solidario	1,65
Subtotal Servicio Eléctrico (SE)	18,13
Servicio Alumbrado Público General	0,99
Subtotal Alumbrado Público (APG)	0,99
Base I.V.A. 0%	19,12
I.V.A. 0%	0,00
<b>TOTAL SE Y APG (1)</b>	<b>19,12</b>

**3. Planes de Financiamiento Autorizados por el Consumidor**

PLANES DE FINANCIAMIENTO (3) 0,00



**Subsidios del Gobierno**

Subsidio Tarifa Eléctrica	10,24
<b>TOTAL</b>	<b>10,24</b>

**Formas de Pago**

FORMA DE PAGO	VALOR	PLAZO	TIEMPO
SIN UTILIZACIÓN DEL SISTEMA FINANCIERO	19,12	15	días

TOTAL (A)	
Servicio Eléctrico y Alumbrado Público (1)	19,12
Valores Pendientes (2)	0,00
Planes de Financiamiento (3)	0,00
<b>TOTAL SECTOR ELÉCTRICO (1+2+3)</b>	<b>19,12</b>

**Mensajes**

**Recaudación Terceros**

**ESTOS VALORES NO FORMAN PARTE DE LOS INGRESOS DE LA EMPRESA ELÉCTRICA**

**4. NOTIFICACIÓN DE PAGO DEL TRIBUTO PARA EL CUERPO DE BOMBEROS DEL CANTÓN QUITO**

Beneficiario C. BOMBEROS DISTRITO M QUITO  
R.U.C Beneficiario 1768097950001  
Fecha de Emisión 17-01-2022  
Cuenta Contrato 200006063651  
Cédula 1702694132  
Nombre YANEZ VENEGAS JORGE ANIBAL  
Dirección Servicio OEZE S28 29 S28A / TURUBAMB BAJO PB / SOLANDA - QUITO

CONCEPTO	VALOR
Contribución Bomberos	2,13
<b>TOTAL CONTRIBUCIÓN BOMBEROS (4)</b>	<b>2,13</b>

**5. NOTIFICACIÓN DE PAGO DEL TRIBUTO PARA LA TASA RECOLECCIÓN DE BASURA DEL MUNICIPIO DEL CANTÓN QUITO**

Beneficiario EMP METROPOLITANA DE ASEO  
R.U.C Beneficiario 1768155310001  
Fecha de Emisión 17-01-2022  
Cuenta Contrato 200006063651  
Cédula 1702694132  
Nombre YANEZ VENEGAS JORGE ANIBAL  
Dirección Servicio OEZE S28 29 S28A / TURUBAMB BAJO PB / SOLANDA - QUITO

CONCEPTO	VALOR
Tasa de Recolección Basura	4,59
<b>TOTAL RECOLECCIÓN BASURA (5)</b>	<b>4,59</b>

**RESUMEN DE VALORES**

Total Sector Eléctrico (A)	19,12
Total Recaudación de Terceros (4+5+6)	6,72
<b>VALOR TOTAL (USD)</b>	<b>25,84</b>