

PROYECTO DE ORDENANZA
ORDENANZA METROPOLITANA QUE CREA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
(SITP-DMQ) DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Control de cambios:

Versión	Fecha	Revisión	Observaciones
6.13	08/09/2020	Actualización de parámetros de miras al Plan de operación PLMQ marzo 2021.	
6.14	15/09/2020	Equipo técnico SM, EPMMQ, EPMPQ.	Incorporación de observaciones reunión Martes 15/09/2020
6.15	16/09/2020	Equipo técnico SM, EPMMQ, EPMPQ.	Revisión terminología y aporte de la reunión del 15/09/2020 Puesta en formato
	17/09/2020	Equipo técnico SM, EPMMQ	Revisión de aporte y aclaraciones
6.16	18/09/2020	Equipo técnico SM, EPMMQ, EPMPQ.	
6.17	21/09/2020	Equipo técnico SM, EPMMQ.	Se revisaron los valores de tarifa indicados en la exposición de motivos, así como los anexos mencionados. Se incrementó un texto de incentivo general para las operadoras que presenten flota cero emisiones. Se eliminó definitivamente texto tachado de la anterior versión.
6.18	25/09/2020	Equipo técnico EPMPQ	Se proponen cambios de forma y fondo, conforme las facultades establecidas en el Código Municipal.
6.19	26/09/2020	Equipo técnico SM, EPMMQ, EPMPQ	Se revisó los articulados y se suprimieron artículos redundantes Se elimino y ajusto lo correspondiente a fase previa Se aumento la creación del fondo de movilidad.
6.20	28/09/2020	Equipo técnico SM, EPMMQ	Se adecuó el texto del proyecto con la última definición de eliminar la Fase Previa a la Integración. Se volvió a incorporar el Anexo 1. Se volvió a incorporar el Artículo IV.2.363 y anexo referente a la Tarifa Socialmente Justa por considerar una política esencial para la toma de decisiones del Concejo Metropolitano. Se mejoró la redacción de la Primera Transitoria. Incorporación del primer lineamiento del Modelo de Gestión en el Artículo IV.2.357. Se incorporó una frase en el Artículo IV.2.362 relacionada con la proporción máxima de 66% de la tarifa de transferencia respecto de la tarifa base.

CONTENIDO

ORDENANZA METROPOLITANA QUE CREA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (SITP-DMQ)	19
TÍTULO XIV	19
DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP-DMQ)	19
CAPÍTULO I	19
GENERALIDADES	19
Artículo IV.2.347.- Objeto	19
Artículo IV.2.348.- Ámbito	19
Artículo IV.2.349.- Definiciones:	20
CAPÍTULO II	21
INTEGRACIÓN DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS ..	21
SECCIÓN 1	21
DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP-DMQ)	21
Artículo IV.2.350.- Del Sistema Integrado de Transporte (SITP-DMQ):.....	21
Artículo IV.2.351.- Componentes del SITP-DMQ:.....	21
Artículo IV.2.352.- Subsistemas del SITP-DMQ	22
Artículo IV 2.353.- De la planificación del SITP-DMQ	22
Artículo IV.2.354.- De la Prestación del Servicio	22
Artículo IV.2.355.- Condiciones para la incorporación de flota no contaminante:.....	22
SECCIÓN 2	23
PROCESO DE INTEGRACIÓN	23
Artículo IV.2.356.- Proceso de integración.....	23
Artículo IV.2.357.- Integración Operacional:.....	23
Artículo IV.2.358.-Ajustes a las Fases de Integración:	24
CAPÍTULO III	25
RÉGIMEN TARIFARIO APLICABLE AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO -SITP-DMQ.....	25
SECCIÓN 1	25
DEL CÁLCULO DE LAS TARIFAS	25
Artículo IV.2.359.- Metodología para el cálculo de tarifas.....	25
Artículo IV.2.360 Componentes.	25
a) Costos Variables:	25
b) Costos Fijos.....	25

c) Costos Financieros:.....	25
d) Costos de Capital:.....	25
SECCIÓN 2	25
ESTRUCTURA TARIFARIA.....	25
Artículo IV.2.361.- Esquema de Tarifas sin integración.....	26
Artículo IV.2.362.- Esquema de Tarifas del SITP-DMQ.....	26
Artículo IV.2.363.- Nivel de tarifa socialmente justa.....	26
Artículo IV.2.364.- Forma de cobro	26
Fase Primera de Integración.....	26
1. Fase Segunda de integración y en adelante :.....	27
Artículo IV.2.365.- Forma de pago por contraprestación de servicios del SITP-DMQ	27
SECCIÓN 3	27
INGRESOS MONETARIOS AL SITP-DMQ Y SU DISTRIBUCIÓN.....	27
Artículo IV.2.366.- Mecanismo de recolección de los ingresos por tarifa.....	27
Artículo IV.2.367.- Otros ingresos no operacionales para el SITP-DMQ	27
Artículo IV.2.368.- Fideicomiso del SITP-DMQ	27
Artículo IV.2.369.- Fondo Metropolitano de Movilidad-Transporte Público:	27
DISPOSICIONES GENERALES.....	28
Primera. - Disposición Reformatoria Única.	28
Artículo (...). - Asignación de los Servicios del Plan de Reestructuración de Rutas.....	28
Artículo (...). – De la convocatoria pública.....	28
Artículo (...). – De la recepción de ofertas	28
Artículo (...). – Apertura de ofertas.....	28
Artículo (...). – Evaluación de ofertas.....	28
Artículo (...). – Notificación de resultados	29
Artículo (...). – Creación de nuevas rutas.....	29
Artículo (...).	29
Segunda.	29
Tercera.....	30
Cuarta.	30
Quinta.....	30
Sexta.	30
DISPOSICIONES TRANSITORIAS.....	30
Primera.	30
Segunda. -	30

Tercera.....	30
Cuarta	30
Quinta.....	31
Sexta	31
Séptima.....	31
Octava.....	31
DISPOSICIÓN DEROGATORIA	31
Única.....	31
DISPOSICIÓN FINAL.....	31

PROYECTO DE ORDENANZA

ORDENANZA METROPOLITANA QUE CREA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP-DMQ) DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Una de las claves del proceso de transformación y modernización de la ciudad de Quito es la reconfiguración de su sistema de transporte, nuevo sistema que se define bajo la denominación de Sistema Integrado de Transporte (SITP-DMQ).

Es cierto que la ciudad de Quito, tras la puesta en servicio en 1995 del Corredor Central Trolebús ha venido conformando un sistema de capacidad media (Metrobús-Q) con ciertas dosis de integración (troncales – alimentadoras de un mismo corredor y ciertos corredores entre sí), que ha supuesto un ejemplo para otras ciudades del entorno. Sin embargo, y de acuerdo con la valoración de la situación actual del sistema de transporte público de Quito, puede afirmarse que el modelo actual de movilidad se encuentra agotado y sin la capacidad de reacción necesaria para afrontar con garantías de éxito los retos de futuro que le plantean los objetivos estratégicos de cambio de modelo de desarrollo urbano, crecimiento de la motorización privada y evolución hacia un sistema plenamente competitivo, que la Municipalidad se ha trazado.

En estas circunstancias es conveniente definir un Sistema Integrado de Transporte (SITP-DMQ) con garantías suficientes de que el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) va a contar con un sistema de transportes que apoye los importantes procesos de transformación de la ciudad.

El establecimiento del SITP-DMQ en el ámbito del DMQ es un proyecto que pretende la reestructuración del sistema actual, dando lugar a un nuevo modelo funcional y un cambio en la movilidad de la población. Se trata, de un proyecto de ciudad hacia el mejoramiento del sistema de transporte público para que este sea capaz de competir con la movilidad del vehículo particular.

La implantación del SITP-DMQ aportará al desarrollo de la ciudad de Quito al generar un conjunto de beneficios, cuyos aspectos más visibles son los siguientes:

- Ahorro de tiempo de viaje de los ciudadanos.
- Una disminución de los costos de operación, a través de una racionalización del conjunto del sistema operativo.
- Mejoras ambientales, al reducir kilómetros de recorrido e incorporar oferta de transporte eléctrico.
- Reducción de la ocupación del espacio vial destinado al sistema de transporte público, al eliminar la redundancia de itinerarios.
- Creación de oportunidades de recuperación de espacios públicos y la promoción de usos múltiples asociados a los equipamientos del sistema.

Para lograr una interconexión adecuada de los componentes del SITP-DMQ, se realizará una adecuación de los Contratos de Operación (títulos habilitantes), suscritos de las Operadoras de Transporte terrestre público de pasajeros, en el ámbito intracantonal, urbano, rural y combinado.

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

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

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

Respecto a la revisión tarifaria aplicable al Sistema Integrado de Transporte, es necesario tener presente los siguientes precedentes:

Con Resolución Nro. 001-DIR-2003-CNTTT, de 22 de enero de 2003, el Consejo Nacional de Tránsito (i) fijó los valores de las tarifas de transporte público en sus diferentes modalidades, específicamente, para la prestación del servicio de transporte urbano a nivel nacional, el valor establecido fue de veinticinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América (USD. 0,25) por pasajero, y (ii) dispuso el cumplimiento obligatorio de la media tarifa para pasajeros de la tercera edad, personas con discapacidad y estudiantes de niveles primario y secundario. Valores que se mantienen vigentes hasta la presente fecha en el Distrito Metropolitano de Quito y que es necesario efectuar las revisiones correspondientes.

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

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

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

En el corto plazo, entrará en funcionamiento el subsistema de transporte público de pasajeros Metro de Quito, que se convertirá en la nueva columna vertebral del sistema de transporte público metropolitano. La inclusión de este nuevo subsistema conlleva cambios estructurales en los actuales subsistemas de transporte, que permitirá una organización del servicio acorde a las necesidades actuales de la población, disminuyendo la congestión vehicular, logrando una mejor cobertura de servicios, menos tiempo de traslados, y, la implementación definitiva del Sistema Integrado de Transporte (SITP-DMQ), lo que requerirá que en una fase previa se ejecuten aspectos claves para el óptimo funcionamiento del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, como el modo de cobro a través de un medio de pago electrónico y/o tecnológico y tipo de tarifa.

Con el fin de analizar esta situación, se contrató la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito", a través de la Secretaría de Movilidad, en calidad de entidad rectora de las políticas que en materia de transporte terrestre rigen dentro del Distrito. El objetivo de esta consultoría fue establecer el marco conceptual de la política tarifaria, construir la estructura de los costos operacionales y calcular la tarifa técnica referencial para cada modalidad y grupo de servicios integrados del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros (SMTPPQ) en cada una de las etapas de su integración.

Para definir los costos operacionales y la tarifa técnica referencial, la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito" se basó en:

- El levantamiento de información tanto de fuentes primarias, así como de fuentes secundarias. Se consideró la información proporcionada por las operadoras de transporte contrastándola con las encuestas realizadas por el consultor, se efectuó la investigación de costos en el mercado local respecto a vehículos, insumos y repuestos al por mayor y menor, de variables macroeconómicas, subsidios y compensaciones al transporte y políticas laborales; y, demás aspectos que inciden en los costos operacionales.
- La revisión de la estructura de costos de los cuatro subsistemas de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito (Metrobús-Q, Convencional Intracantonal Urbano, Metro y Cable), con el objetivo de calcular la tarifa técnica de cada uno y sus costos totales anuales. La tarifa técnica de cada subsistema corresponde al valor medio por viaje que es requerido para cubrir los costos operacionales de los servicios prestados. Mientras que la tarifa técnica de un viaje integrado entre subsistemas, que comprende varias etapas (ejemplo: Metro + Metrobús-Q), constituye la suma de los costos de cada una de las etapas.

Como parte del análisis de política tarifaria, la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito" recomienda aplicar una tarifa plana o única para el Subsistema Convencional sin integración; y una tarifa variable con cobro adicional por transferencias para el Sistema Integrado de Transporte, descartándose para la ciudad de Quito, otros esquemas como tarifa variable o por recorrido o por zona, que serán aplicados en los servicios de transporte intracantonal combinado y rural por sus características geográficas.

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

La prestación de los servicios de transporte público requiere de una estructura de tarifas las cuales deberán ser canceladas por los usuarios, las mismas que se obtendrán del equilibrio entre los gastos que representan la operación y los ingresos obtenidos, lo cual se resume en la siguiente ecuación general:

Costos + Amortización de inversiones = Ingresos (Recaudo, Otros) + Subsidios/Compensaciones

En este contexto, la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito", analizó escenarios donde los subsidios se otorgarían para: la compra de flota de los corredores que son administrados por la EPMPQ pertenecientes al subsistema Metrobús-Q (siempre y cuando sea de propiedad municipal) y Metro, así como la infraestructura y/o los que defina la Municipalidad.

Debe tenerse en cuenta que las inversiones a amortizar varían por subsistema. Es decir, para el subsistema Intracantonal Urbano se incluye la inversión inicial en el bus, mientras que, en el Metro, Metrobús-Q y Cable que pertenecen a la Municipalidad, las inversiones en infraestructura no forman parte de los componentes a remunerar mediante la tarifa.

El artículo II.2.320 de la Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, del Libro IV.2: De la Movilidad que forma parte del Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, hace referencia a la estructura tarifaria que será determinada por el Concejo Metropolitano en ejercicio de sus facultades, mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos producto del recaudo, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros. En concordancia con lo dicho, el artículo IV.2.325 del mismo cuerpo normativo, señala que para dicho fin, la Secretaría de Movilidad en su calidad de Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros será la responsable de actualizar y revisar la estructura de costos que permita calcular la tarifa técnica referencial en cada Subsistema y que cubra los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores del sistema de transporte público, bajo los principios establecidos en el artículo IV.2.320 ibídem. Por otro lado, la Disposición Transitoria Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 201 sancionada el 08 de febrero de 2018, aún vigente, encarga a la Secretaría de Movilidad poner a consideración de la Comisión de Movilidad la estructura tarifaria a ser aplicada en el DMQ que incluya la forma de integración, cobro y distribución de ingresos, así como el cronograma de implementación, y la seguridad social de todos los trabajadores del sistema, la misma que debe ser puesta en conocimiento del Concejo Metropolitano para su posterior aprobación, promulgación y cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores de transporte.

La Secretaría de Movilidad tomando como base la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito", el Estudio Técnico para la Implementación de la Primera Línea del Metro de Quito, y, observando las disposiciones del Título XIII antes referido, presentó al Concejo Metropolitano el informe No. SM-DPPM-090B/2018, sin que el proceso se haya concluido de manera favorable.

El Informe Técnico presentado por la Secretaría de Movilidad, establece que el 73% de la población usa el transporte público como modo de movilización

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

En el informe de la Secretaría de Movilidad, se determina que los viajes diarios realizados en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito son efectuados en un 70% en una etapa o transferencia, el 25% en dos etapas o transferencias; y, el 5% en tres o más etapas o transferencias.

La Secretaría de Movilidad recomienda, que el tipo de tarifa más conveniente a aplicarse en la ciudad de Quito, cuando se implemente el Sistema Metropolitano de Transporte, contando con un sistema integrado de recaudo, es la denominada "Tarifa Variable o por transferencias", según la definición prevista en el artículo IV.2.315 de la Sección I: Estructura Tarifaria; Capítulo II De la Política Tarifaria; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, del Libro IV.2: De la Movilidad que forma parte del Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

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

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

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

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

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

la transferencia resulta ser el valor que se requiere para llegar al total que debe obtenerse por el recaudo en los subsistemas que se integran, el cual sería pagado por los usuarios que realizarían dos o más transferencias (30% de los usuarios de transporte de la ciudad de Quito), que en muchos casos son quienes viven en zonas más alejadas con bajos niveles de ingreso.

Uno de los productos de la Consultoría contratada por la Secretaría de Movilidad fue la determinación de la tarifa técnica para el subsistema convencional o intracantonal cumpliendo con lo establecido en las Leyes, Reglamentos, Ordenanzas y Resoluciones en materia de transporte público de pasajeros. La tarifa técnica obtenida con base a los egresos que se producen por la operación de un servicio de transporte (costos variables + costos fijos + costos de capital) es superior a la tarifa media vigente a la fecha que no ha sido modificada desde el año 2003. Con el objeto de que la operación del subsistema convencional sea sostenible, la Secretaría de Movilidad ha realizado la actualización de la tarifa al usuario, en una primera fase de USD. \$ 0,25 a USD. \$ 0,35, y una segunda fase la que corresponda al sistema integrado. Esta tarifa propuesta entrará en vigencia a partir de la firma de los nuevos contratos de operación establecidos en esta ordenanza y tendrá validez para el subsistema convencional, así como para el Subsistema Metrobús-Q. La aprobación de esta tarifa estará sujeta al cumplimiento por parte de los operadores de transporte y Metrobús-Q de los parámetros de calidad de servicio inmersos en los nuevos contratos de operación que deberán suscribirse con la Secretaría de Movilidad y a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento de aplicación, y la Ordenanza No. 001 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, Libro IV: Del Eje Territorial, Libro IV.2: De la Movilidad, Artículos IV.2.1 hasta IV.2.346 (antes Ordenanza 201).

Para la definición de la tarifa en la primera fase de integración entre los subsistemas Metro y Metrobús-Q (corredores a cargo de la empresa de Pasajeros), es decir para el inicio de operación del Metro de Quito, la Secretaría de Movilidad juntamente con la Empresa Metro de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, se elaboró un modelo de cálculo tarifario específico para el efecto. Los resultados de este cálculo se plasmaron en cuatro escenarios, siendo el escenario No. 3 el que se recomienda se aplique para esta fase. Dicho escenario establece que la tarifa base para utilizar el metro es de \$0.45 y de \$0.15 para integrarse con los corredores del Subsistema Metrobús-Q administrado por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros; mientras que la tarifa base para este subsistema Metrobús-Q administrado por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros es de \$0.35 y el valor por la transferencia al metro es de \$0.25. Consecuentemente la tarifa total de integración tiene un valor de \$0.60. Cabe indicar que esta tarifa no cubre todos los costos operacionales de los dos subsistemas integrados, debido a que las demandas esperadas en el subsistema Metro, no alcanza las demandas previstas, lo cual se concretará con la integración de todos los subsistemas en la siguiente fase. Por lo tanto, la Municipalidad deberá cubrir las diferencias no cubiertas por la recaudación de la tarifa a través del Fondo Metropolitano de Movilidad que se creará para el efecto.

Finalmente, con el objetivo de viabilizar la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros, es imprescindible contar con un

Sistema Integrado de Recaudo a cargo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Con la entrada en operación de la Primera Línea del Metro de Quito, la Secretaría de Movilidad plantea una primera fase de integración tarifaria entre los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q; en una segunda fase, se integren tarifariamente los dos subsistemas con el subsistema Convencional Urbano; y, una tercera fase de integración tarifaria de los tres subsistemas nombrados con el subsistema Quito Cables u otros que se incorporaren. Simultáneamente, previo a la primera fase de integración, en el subsistema convencional urbano se implementarán los sistemas automáticos de control operacional bajo las normas técnicas expedidas por la Secretaría de Movilidad, que operará sin integración hasta la segunda fase.

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

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

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

El DMQ es titular de la competencia exclusiva en materia de planificación, regulación y control en materia de tránsito y transporte terrestre en su jurisdicción territorial, de conformidad con el ordenamiento normativo vigente. Considerando que la estructura actual no es del todo adecuada, funcionalmente hablando, el SITP-DMQ requiere de una organización sistémica que sea concordante con su naturaleza intermodal que implica la integración tarifaria.

Por tales consideraciones y de conformidad con las facultades que le atribuye el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, le corresponde al Concejo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, conocer y aprobar el siguiente proyecto de Ordenanza Metropolitana por la cual se crea el Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ).

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que**, el art. 314 de la Constitución de la República («Constitución») determina que el Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. Además de ello, el mismo art. indica que, el Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación;
- Que**, de acuerdo con el núm. 25 del art. 66 de la Constitución, se reconoce y garantiza a las personas, el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad;
- Que**, el núm. 6 del art. 264 de la Constitución, en concordancia con el art. 266 ibidem, establece que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tienen la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio;
- Que**, el núm. 3 del art. 47 de la Constitución, reconoce a las personas con discapacidad rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos;
- Que**, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, en el literal b) de su artículo 54, prevé como función del gobierno descentralizado municipal el *“diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales”*. En el artículo 55 literales e) y f) de la norma ibídem establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal, *“crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;”* y, *“planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción”*; en concordancia con lo previsto en el literal a) del artículo 57, que como atribución del concejo municipal prevé *“El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones”*;
- Que**, el artículo 84 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, confiere a los Gobiernos de los Distritos Autónomos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial;
- Que**, el artículo 130 del COOTAD referente al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte señala en su inciso segundo que, a los gobiernos

autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal;

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

Que, los literales c), h) y k) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus competencias: *“(…) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; (...) h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector; (...) k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales”*;

Que, el artículo 47 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial –LOTTTSV, determina que: *“El transporte terrestre de personas animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas”*.

Que, de igual forma la LOTTTSV establece en su artículo 48 que *“En el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores de 65 años de edad. El reglamento a la presente Ley determinará el procedimiento para la aplicación de tarifas”*;

Que, los literales a), b), c), d), del artículo 54 de la LOTTTSV, determinan que: *“(…) la prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos: a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, niñas y niños; b) La eficiencia en la prestación del servicio; c) La protección ambiental; y, d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.”*;

- Que,** el Artículo 55 de la LOTTTSV, determina que: *“El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.”*
- Que,** el artículo 65 de la LOTTTSV, señala que *“El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intrarregional, interprovincial e internacional”*; en armonía con lo dispuesto en el artículo 66 ibídem, que define al servicio de transporte público Intracantonal, como aquel que opera dentro de los límites cantonales y por ende le corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;
- Que,** el literal a) del artículo 75 de la LOTTTSV, señala que: *“Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda: a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, para el ámbito intracantonal;”*.
- Que,** en el primer inciso del artículo 76 de la LOTTTSV, señala que *“El contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley; así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas. El contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el Reglamento.”*
- Que,** el artículo 201 literales a), e) y f) de la mencionada Ley Orgánica, determina que los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a: *“a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente; (...) e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y, f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos”*;
- Que,** el numeral 1 del artículo 60 del Reglamento a la LOTTTSV determina que el servicio de transporte Intracantonal es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales);
- Que,** en el artículo 66, del capítulo VIII, Títulos habilitantes de Transporte Terrestre, del reglamento a la LOTTTSV, determina que: *“Contrato de operación: es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales y acorde al proyecto elaborado, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas en los ámbitos y vehículos definidos en el*

artículo 63 de este Reglamento"; en armonía con lo dispuesto en el artículo 76 del reglamento ibídem que establece los requisitos mínimos que deben contener los contratos de operación.

Que, el art. IV.2.1 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito (*«Código Municipal»*) establece al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros como el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y promover a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, el que de conformidad con el art. IV.2.3 *ibídem* se organiza en cuatro subsistemas: (i) el subsistema de transporte masivo de pasajeros denominado "Metro de Quito"; (ii) el subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos denominado "Metrobús-Q"; (iii) el subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, denominado "Transporte Convencional"; y, (iv) el subsistema de transporte público de pasajeros por cable, denominado "Quito Cables";

Que, el artículo IV.2.6 *ibídem* señala en su numeral 1 que es deber y obligación de las y los Participantes del Sistema arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para conseguir que los servicios y los elementos físicos, operativos y financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se integren; así mismo y en armonía con lo expuesto, en los numerales 2 y 3 del mismo artículo se dispone: *"2. El Administrador o Administradora del Sistema es responsable de determinar el calendario, horario y mecanismos de integración de los distintos componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con carácter mandatorio para todos los Participantes del Sistema."* *"3. El Administrador o Administradora del Sistema expedirá los instrumentos de planificación y técnicos que, entre otros aspectos, permitan la incorporación de herramientas tecnológicas de control y evaluación, recaudación y, en general, cualquier otra que permita la mejora de los procesos vinculados con la prestación del servicio de transporte público de pasajeros."*

Que, el núm. 1 del artículo IV.2.8 del Código Municipal señala como objetivo del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, la prestación de un servicio de óptima calidad al usuario;

Que, de acuerdo con el núm. 1 del artículo IV.2.13 del Código Municipal, le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;

Que, de conformidad con el art. IV.2.320 del Código Municipal, la estructura o régimen tarifado al que se sujetarán los usuarios por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro del Distrito

Metropolitano de Quito será el determinado por el Concejo Metropolitano, en ejercicio de sus facultades;

- Que**, el art. IV.2.323 del Código Municipal establece los tipos de tarifa que podrán ser aplicados dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito;
- Que**, la Disposición derogatoria del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito dispone: "Deróguense todas las Ordenanzas que se detallan en el cuadro adjunto (Anexo Derogatorias), con excepción de sus disposiciones de carácter transitorio hasta la verificación del efectivo cumplimiento de las mismas; y, sin perjuicio de la continuación de los procedimientos iniciados al amparo de las normas descritas en el anexo derogatorias, hasta su culminación conforme la norma vigente al momento de su inicio."
- Que**, el modelo tarifario considerado en este Proyecto de Ordenanza elaborado en el año 2016 calcula, tarifas de manera individual para cada uno de los Subsistema de Transporte Público (Convencional Urbano, Metrobús Q, Metro y Cables), así como también de manera integrada para el conjunto de estos. La Secretaría de Movilidad para efecto de la presente Ordenanza, ha actualizado los módulos individuales de cálculo, estando en proceso la actualización correspondiente a los diferentes escenarios de integración previstos.
- Que**, la Secretaría de Movilidad, remitió el Informe Técnico No. IT-SM-DMPPM-085A-2019, que trata acerca de la propuesta de estructura tarifaria para el transporte público del Subsistema Convencional Intracantonal Urbano, Combinado y Rural del Distrito Metropolitano de Quito en la Fase Previa a la integración tarifaria, a la cual deberán acogerse los servicios del Subsistema Metrobús-Q (corredores tronco-alimentados, tipo BRT); y el Informe Técnico No. IT-SM-DMPPM-089-2019, referente a la propuesta de estructura tarifaria para la Fase de Integración tarifaria entre los subsistemas Metro, Metrobús-Q y Convencional Intracantonal Urbano.
- Que**, el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en su segunda parte: II Quito Ciudad Inteligente – La Movilidad, factor de articulación, dentro de la política M1, Objetivo 1.1 determina: "Se utilizará el Transporte Público - TP como medio preferente de desplazamiento, mediante un sistema integrado masivo de transporte con altos niveles de calidad y eficiencia, donde el Metro será el eje estructurador, siendo sus mayores atributos la disminución del tiempo de viaje, conectividad y cobertura".

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 8, numeral 1 y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 322, 57, literal a) artículos 87, literal a) del Código Orgánico de Organización, Autonomía y Descentralización.

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE CREA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (SITP-DMQ)

Artículo 1.- A continuación del Título XIII “De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito”, que forma parte del Libro IV.2: “De la Movilidad”, del Libro IV: “Del Eje Territorial”, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, agréguese el siguiente Título:

TÍTULO XIV

DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP-DMQ)

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Artículo IV.2.347.- Objeto: Crear e implementar el Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ), con el fin de mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y la movilidad urbana, a través de la implementación de servicios públicos accesibles, seguros, eficientes y respetuosos con el ambiente, que garanticen la vigencia y debida aplicación de las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su reglamento General de aplicación y la normativa metropolitana vigente.

Artículo IV.2.348.- Ámbito: Las disposiciones del presente Título son de cumplimiento obligatorio por parte de los órganos y entidades metropolitanas que forman parte del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y de cada Subsistema que lo conforma, en el ámbito de sus competencias. Se sujetarán también a estas disposiciones, los usuarios del servicio de transporte público, las operadoras de transporte público de pasajeros autorizadas, así como su personal administrativo y operativo, en los ámbitos intracantonal urbano, intracantonal rural e intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo IV.2.349.- **Definiciones:** Para efectos de aplicación del presente Título, se tendrán presentes las siguientes abreviaturas y definiciones:

1. **EPMTPQ:** Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.
2. **EPMMQ:** Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito
3. **SIR:** Sistema Integrado de Recaudo.
4. **SAE:** Sistema de Ayuda a la Explotación.
5. **SIU:** Sistema de Información al Usuario.
6. **SITP-DMQ:** Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito.
7. **Sistemas Inteligentes de Transporte:** Término genérico referido al conjunto de SIR, SAE y SIU.
8. **Metro de Quito:** Subsistema de transporte masivo de pasajeros, constituido por los elementos y/o componentes vinculados a las líneas del metro que, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar.
9. **Metrobús-Q:** Subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos (BRT- bus de tránsito rápido), constituido por los elementos y/o componentes vinculados con los corredores troncales y alimentadores que, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar.
10. **Servicio de transporte público:** Prestaciones de transporte en rutas e itinerarios especificados de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema.
11. **Subsistema:** Tipología del servicio de transporte que forma parte del sistema metropolitano de transporte público.
12. **Transporte Convencional:** Subsistema de transporte colectivo que operan generalmente en la red vial con tráfico mixto, **de manera independiente** con sus elementos y/o componentes, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema.
13. **Quito Cables:** Subsistema de transporte público de pasajeros por cable, que comprende el servicio prestado a través de teleféricos, telecabinas desembragables, funiculares y otros medios similares que, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar.
14. **Tarifa técnica:** Es el valor que se obtiene dividiendo el costo total de la operación del servicio de transporte público para el número de pasajeros totales que pagan la tarifa.
15. **Tarifa:** Tarifa al usuario, se refiere en general al valor monetario que cancela el usuario, como contra prestación por el uso de los servicios del sistema de transporte público de pasajeros.

- 16. Tarifa variable por etapas o transferencias:** Es el pago de una tarifa base más un pago adicional por transferencia o trasbordo. Se aplica cuando el usuario utiliza el sistema integrado de transporte.
- 17. Tarifa base:** Valor que cancela el usuario al realizar la primera etapa de su viaje en un servicio del sistema integrado de transporte.

CAPÍTULO II

INTEGRACIÓN DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

SECCIÓN 1

DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP-DMQ)

Artículo IV.2.350.- Del Sistema Integrado de Transporte (SITP-DMQ): El SITP-DMQ es el denominado Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, compuesto por los elementos y/o componentes operacionales vinculados a los Subsistemas de Transporte Convencional, Metrobús-Q, Metro y Cables, que pueden contar con integración física y tarifaria a través de medios de pago, según las siguientes definiciones:

1. La integración física es la articulación que se produce en una infraestructura especializada para que los transbordos o transferencias entre los sistemas de transporte público se realicen de manera segura, coordinada, rápida e informada;
2. La integración tarifaria consiste en la adopción de una estructura de pagos de los servicios, conforme a la normativa legal vigente aplicable a todo el SITP-DMQ, aprobados por el Concejo Metropolitano de Quito y que forman parte de los Contratos de Operación correspondientes.
3. La integración de medios de pago es la utilización de varios medios tecnológicos para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios, que bajo las especificaciones técnicas únicas sean totalmente interoperables con el sistema integrado de recaudo, con la finalidad de facilitar la accesibilidad a los servicios de transporte, así como lograr la eficiencia en la recaudación y disponer de mejores niveles de información para la planificación del SITP.

Artículo IV.2.351.- Componentes del SITP-DMQ: Son los siguientes:

- Administrador del sistema
- Ente gestor del SITP-DMQ o Autoridad Única del Transporte.
- Estructura tarifaria.

- Administrador de los ingresos operacionales y no operacionales (Fideicomiso).
- Fondo Metropolitano de Movilidad.
- Unidades de gestión operacional.
- Fiscalización de la operación.
- Subsistemas de transporte público.
- Operadores de los subsistemas de transporte público.
- Sistemas inteligentes de transporte (SIR, SAE, SIU).
- Infraestructura y equipamientos.

Artículo IV.2.352.- Subsistemas del SITP-DMQ: Corresponde a las tipologías de los diferentes servicios de transporte que forman parte del sistema integrado de transporte público del DMQ, y son los siguientes:

- Transporte convencional.
- Metrobús – Q (corredores tronco-alimentados – BRT-).
- Metro de Quito.
- Quito Cables.
- Otros que se incorporen.

Artículo IV 2.353.- De la planificación del SITP-DMQ: El diseño, planificación e implementación progresiva del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros del DMQ (SITP-DMQ), con su infraestructura y equipamientos, responderá a criterios de accesibilidad, equidad y perspectiva de género, debiendo precautelar y garantizar la conectividad, seguridad y libre movilidad de personas con movilidad reducida, grupos de atención prioritaria, mujeres, niños y niñas, sin distinción de su raza, etnia, sexo o género. El Administrador del Sistema diseñará estrategias permanentes con el fin de erradicar prácticas y hechos que limiten la oportunidad de acceder a los servicios del SITP-DMQ, para su ejecución obligatoria en cada uno de los Subsistemas.

Artículo IV.2.354.- De la Prestación del Servicio: El acceso y la permanencia a la prestación del servicio de transporte en cualquiera de los subsistemas del SITP-DMQ se encuentra condicionado al otorgamiento de contratos de operación, cuando el servicio se brinde por gestión delegada, y a autorizaciones, cuando el servicio se brinde por gestión directa, cumpliendo con las normas aplicables al SITP-DMQ.

Artículo IV.2.355.- Condiciones para la incorporación de flota no contaminante:

- Los buses nuevos que operen en las troncales de los corredores y sub troncales del Subsistema Metrobús-Q, serán exclusivamente de tecnología limpia. Los costos de inversión y operación deben ser cubiertos por el SITP-DMQ.
- La implementación paulatina de este tipo de vehículos que correspondan al Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ, se realizará de manera programada según el cronograma y condiciones que establezca la Secretaría de Movilidad de conformidad a la normativa que sobre Electromovilidad sea aprobada para el DMQ.

- En los concursos de selección de operadores para la asignación de los grupos o paquetes de rutas, se incentivará con puntuación adicional a las operadoras que presenten mayor cantidad de flota con tecnología amigable medio ambiente, lo cual estará especificado en las bases del concurso correspondiente.

SECCIÓN 2

PROCESO DE INTEGRACIÓN

Artículo IV.2.356.- Proceso de integración: El Proceso operacional de Integración física y tarifaria a través de un medio de pago del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, se realizará de manera progresiva, para lo cual la Secretaría de Movilidad, en su calidad de Administradora del Sistema, establecerá los plazos y condiciones para el cumplimiento de dicha integración, debiendo garantizar la ejecución de las siguientes fases:

1. Fase Primera de Integración: Integración de los subsistemas Metro y "Metrobús-Q".
2. Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,
3. Fase Tercera de Integración: Integración de cualquier otro subsistema de transporte público no existente en la actualidad en el DMQ.

En el Anexo No. 1 se describe el cronograma de implementación de las fases de integración.

Artículo IV.2.357.- Integración Operacional: La Secretaría de Movilidad realizará el proceso para la asignación de las nuevas rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ y su Modelo de Gestión, diseñados para el efecto, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio; así como, optimizar los costos de operación del sistema bajo los principios de accesibilidad universal, confiabilidad, complementariedad, seguridad, equidad, perspectiva de género y protección del medio ambiente.

La optimización de los servicios de transporte público se sustenta en la estructuración de una red integrada, que provea de manera eficiente los mismos, considerando a la Primera Línea de Metro de Quito como el eje fundamental de esta red.

La Secretaría de Movilidad, en coordinación con las Empresas Públicas Metropolitanas de Pasajeros y Metro de Quito, implementará la reestructuración de servicios troncales y alimentadores, considerando el principio de complementariedad y el necesario proceso de optimización del actual Subsistema Metrobús-Q. Dicha reestructuración se aplicará desde la Fase Primera de Integración del SITP-DMQ.

El Modelo de Gestión deberá considerar los siguientes lineamientos esenciales:

- Descripción de los procesos operativos de integración de los diferentes servicios de transporte público conforme a las fases de integración señaladas en la presente ordenanza y definición del Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ.
- Mecanismo de asignación de los servicios de transporte público que conforman el SITP-DMQ a operadoras unitarias, el mismo que se realizará mediante concurso público de grupos o paquetes rutas o servicios (troncales, subtroncales, alimentadoras, diagonales, transversales, y otras), para dar origen a los respectivos contratos de operación.
- Las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y mantener una certificación ISO referente a la calidad del servicio en el transporte público de pasajeros, en los plazos y condiciones señaladas en el contrato de operación.
- 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 un Fideicomiso custodio de dichos fondos, el cual distribuirá los pagos a las operadoras por la contraprestación de los servicios, de acuerdo con las instrucciones emanadas por el Administrador del Sistema en el contexto de los contratos que se establezcan.

Consecuentemente, los operadores dejarán de realizar los cobros de dinero en efectivo de los pasajes por parte de los usuarios, lo cual se realizará a través del SIR.

- Se definirá el procedimiento de aplicación de los esquemas tarifarios referente a los desplazamientos dentro del SITP-DMQ en sus diferentes fases de integración.

Artículo IV.2.358.-Ajustes a las Fases de Integración: El Administrador del Sistema podrá ajustar las fases de integración, en sus condiciones y plazos, siempre que se haya verificado con antelación el cumplimiento de los requisitos dispuestos para cada Subsistema.

CAPÍTULO III

RÉGIMEN TARIFARIO APLICABLE AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO -SITP-DMQ

SECCIÓN 1

DEL CÁLCULO DE LAS TARIFAS

Artículo IV.2.359.- Metodología para el cálculo de tarifas. – Para el Sistema Integrado de Transporte se tomará en cuenta los componentes de los costos de operación de los diferentes tipos y tecnologías de vehículos y la demanda reflejada en el número de pasajeros en un mismo periodo de tiempo, que se resume en la siguiente fórmula:

$$\text{Tarifa técnica} = \frac{\text{Costo de operación}}{\text{Número de pasajeros}}$$

Para determinar los costos de operación de los diferentes tipos de servicios de transporte público, la Secretaría de Movilidad actualizará los valores de los componentes que constan en el Modelo Tarifario de cálculo que dispone y que se detallan en el siguiente artículo:

Artículo IV.2.360 Componentes. – Los componentes de los costos de operación de los servicios de SITP- DMQ, son los siguientes:

- a) Costos Variables:** Mantenimiento preventivo, correctivo, combustibles y/o energía eléctrica o la que corresponda a emisiones no contaminantes y neumáticos;
- b) Costos Fijos:** Mano de obra directa, indirecta, gastos de administración, obligaciones fiscales y operacionales; y, seguros;
- c) Costos Financieros:** Obligaciones con terceros sobre inversiones;
- d) Costos de Capital:** Tasa de rendimiento sobre las inversiones propias del operador.

El detalle de estos costos se encuentra en el Anexo 2 de la presente Ordenanza.

SECCIÓN 2

ESTRUCTURA TARIFARIA

Artículo IV.2.361.- Esquema de Tarifas sin integración: una vez que se haya verificado el cumplimiento de las condiciones de optimización operativas y laborales dispuestas en el Contrato de Operación, los usuarios, para acceder a los servicios de los Subsistemas de Transporte Urbano, Combinado, Rural y Metrobús-Q, deberán cancelar las tarifas definidas en el Anexo 3 de la presente Ordenanza.

Para la operación del transporte público en casos o eventos especiales fuera de horarios y frecuencias regulares, así como nuevas modalidades de transporte que se implementaren a futuro, tales como sistemas de transporte con tecnologías limpias y amigables con el medio ambiente, entre otras, se establecerá tarifas especiales para lo cual la Secretaría de Movilidad fijará de forma directa la tarifa, enmarcada en el ordenamiento jurídico vigente y la norma técnica aplicable.

Artículo IV.2.362.- Esquema de Tarifas del SITP-DMQ: La tarifa a aplicarse en el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, a partir de la Fase Primera de Integración, será la tarifa variable por etapas o transferencias, según el detalle contenido en el Anexo 4 de la presente Ordenanza.

Este esquema de tarifa implica que, el usuario del transporte público integrado tarifariamente, pagará la contraprestación del servicio en correspondencia con el número de etapas de su viaje, y dentro de una ventana de tiempo que será definido por el Administrador del Sistema. El valor de pago adicional por transferencia no podrá ser superior al 66% de la tarifa base.

Artículo IV.2.363.- Nivel de tarifa socialmente justa. – De conformidad con lo dispuesto en la LOTTTSV, las tarifas de transporte público al usuario deben ser socialmente justas. En ese contexto, los gastos en transporte de una familia de bajos recursos económicos no deben superar el 15% del salario básico unificado vigente (ver Anexo 5).

Artículo IV.2.364.- Forma de cobro: En el Sistema Integrado de Transporte, los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros podrán acceder a los siguientes métodos de pago:

Fase Primera de Integración: La forma de cobro o pago de la tarifa, en los servicios que se integren en esta fase, se realizará mediante el sistema integrado de recaudo (SIR) definido por la Municipalidad a través de la Secretaría de Movilidad.

En el caso del subsistema convencional y Metrobús-Q no integrado en esta fase, la forma de cobro o pago de la tarifa se realizará en efectivo y directamente en las unidades de transporte o en el punto de cobro, según corresponda hasta que se realice la integración. En el caso de implementarse una forma diferente de pago, éste se realizará conforme las instrucciones que el sistema instalado lo determine; en todo caso, los sistemas de recaudo cumplirán con la Norma Técnica emitida por la Secretaría de Movilidad.

Fase Segunda de integración y en adelante: La forma de cobro o pago de la tarifa en los servicios que se integren en esta fase, se realizará mediante el sistema integrado de recaudo (SIR) definido en la Primera Fase.

Artículo IV.2.365.- Forma de pago por contraprestación de servicios del SITP-DMQ: El Administrador o Administradora del Sistema definirá las formas y mecanismos del pago a los Operadores del SITP-DMQ, según lo establecido en el Modelo de Gestión con base a la determinación de los costos de operación de cada subsistema y tipología de vehículo, asociados a los grupos o paquetes de servicios asignados a las operadoras correspondientes.

SECCIÓN 3

INGRESOS MONETARIOS AL SITP-DMQ Y SU DISTRIBUCIÓN

Artículo IV.2.366.- Mecanismo de recolección de los ingresos por tarifa.- A través del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), esto es: medios electrónicos de pago, equipos de validación, equipos de recarga de los medios electrónicos de pago y atención, software respectivo, y demás detalles establecidos en el Artículo IV.2.236 del Código Municipal para el DMQ y definido por la Secretaría de Movilidad en la Norma Técnica emitida para el efecto, se recolectará el dinero correspondiente a la recaudación de las tarifas de los viajes realizados en el Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ, mismo que deberá ser transferido al fideicomiso creado para el efecto.

Artículo IV.2.367.- Otros ingresos no operacionales para el SITP-DMQ. - Se refieren a los ingresos monetarios provenientes de otras fuentes como: publicidad, multas, peajes, subsidios o aportes municipales (en el caso de que los ingresos no cubran los costos de operación), entre otros.

Artículo IV.2.368.- Fideicomiso del SITP-DMQ. – Es el mecanismo legal mediante el cual se le delega la administración de los ingresos provenientes del Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ, siendo estos los fondos operacionales y los transferidos desde el Fondo Metropolitano de Movilidad en beneficio de los operadores de ese sistema, conforme a las instrucciones que el Administrador del Sistema le instruya dentro de las condiciones constantes el respectivo contrato.

Dentro de las funciones que se conferirán al Fideicomiso, está la conciliación de los valores recaudados por tarifa, contrastando con los reportes de cumplimiento operacional y las fórmulas de distribución para los pagos a los operadores. En el caso de existir déficit para ejecutar los pagos respectivos, solicitará al Fondo Metropolitano de Movilidad los recursos faltantes.

Artículo IV.2.369.- Fondo Metropolitano de Movilidad-Transporte Público: Con la finalidad de garantizar la sustentabilidad y continuidad del SITP-DMQ para la ciudadanía y

realizar nuevas inversiones para la mejora del servicio de transporte público del SITP-DMQ, se crea el Fondo Metropolitano de Movilidad referido en el Artículo IV.2.376, cuyos ingresos monetarios serán trasladados al fidecomiso a pedido de éste previo a la validación por el Administrador del Sistema, si el caso así lo requiere. El financiamiento de este fondo provendrá de recursos obtenidos del sistema metropolitano de movilidad y de otras fuentes no operacionales que para el efecto se determinen.

DISPOSICIONES GENERALES

Primera. - Disposición Reformatoria Única. - Sustitúyase el artículo IV.2.23 Del procedimiento de delegación a la iniciativa privada del Código Municipal por los artículos precedentes:

Artículo (...). - **Asignación de los Servicios del Plan de Reestructuración de Rutas:** La asignación de las nuevas rutas del SITP-DMQ se realizará a través de un concurso Público de los grupos o paquetes de servicios que fueron definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas, a través de los siguientes pasos:

1. Convocatoria pública.
2. Recepción de ofertas.
3. Apertura de ofertas.
4. Evaluación de ofertas.
5. Notificación de resultados

Artículo (...). – **De la convocatoria pública.** – La convocatoria pública se realizará en el portal institucional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la misma que contendrá toda la información relativa a las rutas, condiciones establecidas para participar en el proceso, parámetros y metodología con la que se procederán a evaluar las ofertas y el cronograma de ejecución del proceso.

Artículo (...). – **De la recepción de ofertas.** – Las ofertas podrán ser presentadas por todos los interesados, nacionales o extranjeros, que cumplieren las condiciones establecidas para el efecto en el formato establecido por el Administrador o Administradora del Sistema, dentro del periodo habilitado en la convocatoria adjuntando toda la documentación de respaldo.

Artículo (...). – **Apertura de ofertas.** – El Administrador o Administradora del Sistema conformará una Comisión Técnica que procederá a abrir las ofertas recibidas en acto público, de manera física o virtual, conforme resultare procedente y siempre garantizando la adecuada difusión. Todas las ofertas que cumplieren las condiciones mínimas requeridas deberán ser publicadas en el portal institucional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo (...). – **Evaluación de ofertas.** – La Comisión Técnica procederá con la calificación de todas las ofertas, conforme los parámetros y metodología establecidos para el efecto, de lo cual emitirá un informe técnico de resultados.

Cada una de las fases del proceso, serán conocidas y observadas por la Comisión Metropolitana Anticorrupción y los entes calificados, a fin de garantizar la transparencia del proceso.

Artículo (...). – **Notificación de resultados.** – El Administrador o Administradora del Sistema procederá a notificar los resultados del concurso a cada uno de los oferentes a través del acto administrativo correspondiente.

Luego del artículo precedente, incorpórese uno al tenor del siguiente texto:

Artículo (...). – **Creación de nuevas rutas.** – Luego de haberse realizado la Asignación de Servicios correspondiente al Plan de Reestructuración de Rutas, el Administrador o Administradora del Sistema podrá determinar la creación de nuevos servicios, exclusivamente cuando se comprobare, a través de los respectivos informes técnicos, la necesidad de cubrir una nueva demanda de transporte público. Para el efecto, el procedimiento será el siguiente:

1. Convocará a las Operadoras de Transporte Público que sean titulares de los Contratos de Operación en los sectores de influencia del grupo de servicios asignados para que analicen la incorporación de un nuevo servicio.
2. Durante un plazo no mayor a noventa días calendario las Operadoras de Transporte y el Administrador del Sistema buscarán un acuerdo que permita implementar el nuevo servicio, lo que implicará la correspondiente modificación del Contrato de Operación vigente. Las condiciones de remuneración de dichos servicios se realizarán conforme a los estándares que estén vigentes en el SITP-DMQ.
3. En caso de que el Administrador o Administradora del Sistema y las Operadoras de Transporte no pudieren llegar a un acuerdo satisfactorio en el plazo previsto en el inciso anterior, se realizará el proceso de licitación pública correspondiente.
4. El Administrador o Administradora del Sistema y el oferente ganador del proceso de licitación, suscribirán el Contrato de Operación correspondiente, o la modificatoria del existente, según sea el caso.

Artículo (...). – Se podrán modificar las condiciones de los servicios de Transporte Público establecidos en los correspondientes contratos de operación, siempre que el Administrador o Administradora del Sistema justifique técnica y socialmente dicha modificación, lo cual implicará la respectiva modificación de los anexos técnicos de los contratos suscritos.

Segunda. - Con la herramienta de cálculo (modelo tarifario) que dispone la Secretaría de Movilidad, previo al inicio de cada fase de integración y/o al inicio de cada año, se evaluará el impacto de la evolución de los costos de operación del SITP –DMQ y, de ser necesario, se realizarán los ajustes correspondientes a la tarifa técnica y/o para el usuario, conforme al análisis de los indicadores correspondientes, para su posterior aplicación mediante Resolución expedida por dicha Secretaría.

Tercera. El Administrador o Administradora del sistema establecerá la metodología y los mecanismos de cálculo para la distribución de los ingresos operacionales y no operacionales a los operadores del SITP-DMQ, como pago por la prestación de sus servicios, el cual será comunicada con 30 días de anticipación al fideicomiso para que prevea las acciones necesarias y evitar la suspensión de los pagos a las operadoras.

Cuarta. - La metodología que se aplicará para el cálculo del costo de operación de cada Subsistema de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, consiste en correr el Modelo Tarifario, disponible en la Secretaría de Movilidad, en el cual se establecen en detalle los componentes generales descritos en el artículo IV.2.365 de la presente ordenanza.

El modelo incluye los siguientes subsistemas de transporte público: "Convencional Intracantonal Urbano", "Combinado y Rural"; "Metrobús-Q" (Corredores tronco-alimentados tipo BRT); "Metro de Quito", "Quito Cable", y los que se adicionen posteriormente de forma modular.

Quinta. - A partir de la promulgación de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad será la responsable de velar por el cumplimiento de los mandatos, responsabilidades y plazos establecidos en la misma.

Sexta. - Para la Fase Primera de Integración se utilizará el cálculo tarifario basado en un modelo de integración específico, elaborado de manera conjunta entre la Secretaría de Movilidad, las Empresas Públicas Metropolitanas Metro y de Transporte de Pasajeros, debido a que el modelo general que dispone la Secretaría de Movilidad se encuentra en proceso de actualización.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. – La Secretaría de Movilidad en el plazo de 180 días establecerá la metodología para futuras actualizaciones de las tarifas técnicas de los servicios del SITP-DMQ.

Segunda. - La Secretaría de Movilidad en el plazo de 30 días emitirá el cronograma de implementación del Modelo de Gestión del SITP-DMQ.

Tercera. - La Secretaría de Movilidad en el término de 30 días emitirá el Manual de Indicadores de Calidad de servicio de transporte público de pasajeros establecido en Artículo IV.2.357 de la presente ordenanza, y el procedimiento para la certificación ISO de calidad de servicio de Transporte Público de Pasajeros.

Cuarta. . – La Secretaría de Movilidad en el término de 120 días contados a partir de la promulgación de la presente ordenanza, elaborará un modelo de contrato de operación para aplicarlo a las operadoras que resulten ganadoras de los concursos públicos de asignación de los grupos o paquetes de rutas

definidos en el Modelo de Gestión para la reestructuración de rutas en el contexto del SITP-DMQ.

Quinta. - La Secretaría de Movilidad, en el plazo de hasta 90 días, implementará mediante acto normativo el Comité de Usuarios conformado por delegados de Universidades, Organizaciones ciudadanas relacionadas con la movilidad, expertos en movilidad, quienes haciendo uso del derecho de control social, verificarán el cabal cumplimiento de los parámetros de calidad del servicio estipulados en el contrato de operación y la presente Ordenanza.

Sexta . - La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, que es parte del Subsistema "Metrobús-Q", establecerá los procedimientos necesarios para la implementación de un plan de ejecución para la reestructuración de ésta en el plazo de 90 días a partir de la promulgación de la presente ordenanza, mismo que será aprobado por el Directorio de la EPMPQ y de cumplimiento obligatorio.

Séptima . - En el plazo de 180 días, la Secretaría de Movilidad realizará el proceso de implementación del Fideicomiso del SITP del DMQ.

Octava – Encárguese a la Alcaldía Metropolitana en el plazo de 90 días la instrumentalización del Fondo Metropolitano de Movilidad creado mediante la presente ordenanza.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única. -Deróguese el artículo IV.2.11 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción sin perjuicio de su publicación.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el... de de 2020.