

**Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

**Asunto:** Informe Técnico para el Proyecto de Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ (SITP-DMQ).

Señora Abogada  
Damaris Priscila Ortiz Pasuy  
**Secretaria General del Concejo (E)**  
**GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**  
En su Despacho

De mi consideración:

En atención al Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2020-3552-O, de 14 de octubre de 2020, mediante el cual se solicita: “(...) *por disposición de la Comisión de Movilidad contenida en el Informe No. IC-O-CMO-2020-003, de fecha 14 de octubre de 2020, me permito solicitar que, dentro del ámbito de sus competencias, emitan los respectivos informes técnicos y jurídicos correspondientes, con la finalidad de que el proyecto de “Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)”*, sea conocido en primer debate por el Concejo Metropolitano de Quito”; al respecto dentro del ámbito de competencia de esta empresa pública metropolitana, me permito remitir el informe solicitado en los siguientes términos:

**1. Base Legal:**

**1. Constitución de la República del Ecuador:**

“Art. 226.- *Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución”.*

“Art. 227.- *La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación”.*

“Art. 313.- *El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia. Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva*

Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

*influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social. **Se consideran sectores estratégicos** la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, **el transporte** y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley". (Las negritas y el énfasis me pertenecen).*

*"Art. 315.- El Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas".*

*"Art. 316.- El Estado podrá delegar la participación en los sectores estratégicos y servicios públicos a empresas mixtas en las cuales tenga mayoría accionaria. La delegación se sujetará al interés nacional y respetará los plazos y límites fijados en la ley para cada sector estratégico".*

#### **1. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización:**

*"Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley; a) Planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad;(...) c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana;(...) e) **Crear, modificar**, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, **tarifas** y contribuciones especiales de mejoras;(...) f) **Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;** (...)"*

*"Art. 84.- Funciones. - Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: (...) q) **Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio;**(...)"* (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

*"Art. 111.- Sectores estratégicos. - **Son aquellos en los que el Estado en sus diversos niveles de gobierno se reserva todas sus competencias y facultades, dada su decisiva influencia económica, social, política o ambiental. La facultad de rectoría y la definición del modelo de gestión de cada sector estratégico corresponden de manera exclusiva al gobierno central.** El ejercicio de las restantes facultades y competencias podrá ser concurrente en los distintos niveles de gobierno de conformidad con este Código. **Son sectores estratégicos** la generación de energía en todas sus formas: las telecomunicaciones; los recursos naturales no renovables; **el transporte** y la refinación de hidrocarburos: la biodiversidad y el patrimonio genético; el espectro radioeléctrico;*

Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

el agua; y los demás que determine la Ley”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte. - El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma: **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.** La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia. Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código. (...)”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. 276.- Gestión institucional directa. - **Es la que realiza cada gobierno autónomo descentralizado a través de su propia institución,** mediante la unidad o dependencia prevista en la estructura orgánica que el órgano de gobierno cree para tal propósito”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. 277.- Creación de empresas públicas. - **Los gobiernos** regional, provincial, **metropolitano o municipal podrán crear empresas públicas** siempre que esta forma de organización convenga más a sus intereses y a los de la ciudadanía: **garantice una mayor eficiencia y mejore los niveles de calidad en la prestación de servicios públicos de su competencia** o en el desarrollo de otras actividades de emprendimiento. La creación de estas empresas se realizará por acto normativo del órgano de legislación del gobierno autónomo descentralizado respectivo y observará las disposiciones y requisitos previstos en la ley que regule las empresas públicas. La administración cautelará la eficiencia, eficacia y economía, evitando altos gastos administrativos a fin de que la sociedad reciba servicios de calidad a un costo justo y razonable”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

#### 1. Ley Orgánica de Empresas Públicas:

“Art. 4.- DEFINICIONES. - **Las empresas públicas son entidades que pertenecen al Estado en los términos que establece la Constitución de la República, personas jurídicas de derecho público, con patrimonio propio, dotadas de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión. Estarán destinadas a la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos,** el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y en general al desarrollo de actividades económicas que corresponden al Estado. Las empresas subsidiarias son sociedades mercantiles de economía mixta creadas por la empresa pública, en las que el Estado o sus instituciones tengan la mayoría accionaria. Las empresas filiales son sucursales de la empresa pública matriz que estarán administradas

Oficio Nro. EPMT PQ-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

*por un gerente, creadas para desarrollar actividades o prestar servicios de manera descentralizada y desconcentrada. Las Agencias y Unidades de Negocio son áreas administrativo - operativas de la empresa pública dirigidas por un administrador con poder especial para el cumplimiento de las atribuciones que le sean conferidas por el representante legal de la referida empresa, que no gozan de personería jurídica propia y que se establecen para desarrollar actividades o prestar servicios de manera descentralizada y desconcentrada". (Las negritas y el énfasis me pertenecen).*

### **1. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV):**

*Art. 12.- La presente Ley establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la movilidad a través del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional para: el transporte terrestre, acoplados, teleféricos, funiculares, vehículos de actividades recreativas o turísticas, tranvías, metros y otros similares; la conducción y desplazamiento de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal; la movilidad peatonal; la conducción o traslado de semovientes y la seguridad vial.*

*Art. 13.- Son órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los siguientes: a) El Ministerio del Sector; b) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y, c) **Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados.** (las negritas y el énfasis me pertenecen).*

*Art. 30.4.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar. Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e intercantonales de tránsito y transporte. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción. Cuando dos o más ámbitos de operación del transporte terrestre y tránsito establecidos jerárquicamente por esta Ley: Internacional, Intrarregional, Interprovincial, Intraprovincial e Intracantonal utilicen simultáneamente redes viales emplazadas fuera de las áreas definidas como urbanas por los Gobiernos Autónomos Municipales, la regulación y control del transporte terrestre y tránsito serán ejercidas por la entidad pública con la competencia en el transporte*

Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

*terrestre y tránsito de mayor jerarquía. La regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el sistema de red estatal-troncales nacionales, definidas por el Ministerio del ramo, será competencia exclusiva de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.*

*Art. 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias: a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal; b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales; 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; (...)d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón; e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial; p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las operadoras de transporte debidamente constituidas a nivel intracantonal;(...)"*

*"Art. 52.- El Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas animales y bienes, dentro del territorio nacional, haciendo uso del parque automotor ecuatoriano y sujeto a una contraprestación económica".*

*"Art. 55.- **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". (las negritas y el énfasis me pertenecen).*

*"Art. 56.- **El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante contrato de operación a operadoras legalmente constituidas.** Para operar un servicio público de transporte deberá cumplir con los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. (...)" (Las negritas y el énfasis me pertenecen).*

*Art. 65.- El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: **intracantonal,** interprovincial, intrarregional, intraprovincial e internacional. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).*

*Art. 76.- **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***

Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

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. (...). (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

1. El Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito:

**SECCION VI NORMAS SUPLETORIAS, EXTINCION DE EMPRESA MUNICIPALES Y SUCESION DE EMPRESAS PÚBLICAS METROPOLITANAS**

“Art. I.2.115.- Por medio del presente Título se extinguen las empresas metropolitanas o municipales, de conformidad con el artículo siguiente, no así las que fueron creadas en el marco de la Ley Orgánica de Empresas Públicas”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. I.2.116.- Sucesión.- La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas sucede jurídicamente a la Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas (EMMOP-Q); la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento sucede jurídicamente a la Empresa Metropolitana de Alcantarillado y Agua Potable de Quito (EMAAP-Q); la Empresa Pública Metropolitana de Logística para la Seguridad y la Convivencia Ciudadana sucede jurídicamente a la Empresa Municipal de Logística para la Seguridad y Convivencia Ciudadana (EMSEGURIDAD-Q); la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales sucede jurídicamente a la Empresa Municipal Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ); la Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico sucede jurídicamente a la Empresa Municipal Quito Turismo; la Empresa Pública Metropolitana de Aseo sucede jurídicamente a la Empresa Metropolitana de Aseo; la Empresa Pública Metropolitana de Rastro Quito, EMRAQ-EP, a la Empresa de Rastro Quito S.A.; **la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito a la Compañía Trolebús Quito S. A. Todas las competencias relacionadas con la finalidad de las empresas que se crean y que hubieren sido asignadas por acto normativo a las empresas que suceden jurídicamente, serán ejercidas por las nuevas empresas, a partir de la fecha de sanción de la Ordenanza Metropolitana No. 309, de 16 de abril de 2010**”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. I.2.117.- **En virtud del presente Título, las nuevas empresas públicas metropolitanas asumen los derechos y obligaciones de aquellas a las que sucedieron jurídicamente; asumiendo igualmente los derechos litigiosos, obligaciones y acciones; y, en general, los derivados de todos y cada uno de los actos y contratos celebrados por aquellas, de conformidad con la Ley Orgánica de Empresas Públicas.** Las funciones y actividades de cada empresa pública creada serán exclusivamente las previstas en este Título, de conformidad con el artículo 4 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, por lo

Oficio Nro. EPMT PQ-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

que no ejercerán competencias en materia de regulación y control”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

## **CAPITULO IX DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO**

“Art. 1.2.143.- Creación. - Créase la empresa pública denominada **"EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO"**. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. 1.2.144.- Objeto Principal.- **El objeto principal de la empresa pública metropolitana, es el siguiente: a. Operar y administrar el servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito; b. Brindar asesoría técnica especializada a instituciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras en el ámbito del transporte; c. Explotar el corredor central trolebús del sistema integrado del Transporte Metrobús Q, de acuerdo con las disposiciones emanadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; d. Las demás actividades operativas y de prestación de servicios relativas a las competencias que le corresponden al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, en el ámbito de gestión del servicio público de transporte de pasajeros; y, e. Cumplir con las demás actividades encomendadas por el Directorio. Para el cumplimiento de su objeto la empresa pública metropolitana podrá: a. Celebrar todos los actos y contratos civiles, mercantiles, laborales y de cualquier otra naturaleza que sean permitidos por las leyes ecuatorianas; y, b. Participar en forma individual o en alianza con personas jurídicas públicas o privadas, nacionales o extranjeras en la administración, operación, mantenimiento o asesoría técnica de servicios públicos de transporte de pasajeros, dentro o fuera del territorio del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual podrá participar en concursos, licitaciones o procesos de selección convocados con tales propósitos.** (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. 1.2.145.- Patrimonio de la Empresa. - **Constituyen el patrimonio de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito los bienes muebles, inmuebles e intangibles de su propiedad y los que adquiriera a futuro a cualquier título. Constituye además el patrimonio de la empresa pública metropolitana, aquel de la Compañía Trolebús Quito S.A. que se extingue por efectos de la creación de la primera, de conformidad con la Ley Orgánica de Empresas Públicas**”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

## **TITULO I DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS CAPITULO I NORMAS GENERALES SECCION I DEFINICION, COMPOSICION Y ORGANIZACION**

“El artículo IV.2.1, ibídem; señala: “Definición.- **El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros constituye 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 proveer a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de**

Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

*pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad, dentro de su territorio. Los usuarios y usuarias del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros gozarán de todos los derechos y garantías establecidas en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, por cuanto son estos los principales beneficiarios de la implementación del Sistema".* (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

*"Art. IV.2.3.- Administración y organización. - 1. **El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros es administrado, de manera centralizada, por los órganos y entidades del Distrito Metropolitano de Quito con facultades y competencias en la materia de conformidad con este Título, sin perjuicio de que, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Distrito Metropolitano de Quito emplee la modalidad de gestión delegada a personas jurídicas de derecho privado.** 2. **El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se organiza en cuatro subsistemas (los "Subsistemas de Transporte Público"), administrados bajo los principios previstos en este capítulo: b. Subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos (bus rapid transit -BRT), 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. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará **"Metrobús-Q"**. (...)"* (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

### **CAPITULO III DE LA GESTION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO SECCION II GESTION DIRECTA**

*"Art. IV.2.18.- De las empresas públicas metropolitanas responsables de la gestión. - 1. Son Operadoras de Transporte las empresas públicas metropolitanas que el Distrito Metropolitano de Quito hubiere constituido para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros. 2. **Las empresas públicas metropolitanas prestarán el servicio de transporte público de pasajeros en los Subsistemas de Transporte o sus componentes que se hubieren determinado en el acto normativo de su constitución y en aquellos que el Administrador del Sistema determine, en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito.** 3. **Las empresas públicas metropolitanas prestarán el servicio de transporte público de pasajeros en virtud del acto normativo de su creación o la resolución del Administrador o Administradora del Sistema, por lo que no requerirán de otro título habilitante.** 4. **La prestación del servicio de transporte público de pasajeros a cargo de las empresas públicas metropolitanas estará sujeta a los instrumentos de planificación y a las reglas de carácter técnico y operativo expedidos por el Administrador del Sistema.** 5. **La infracción de los instrumentos de planificación y reglas técnicas y operativas expedidas por el Administrador o Administradora del Sistema, hacen personalmente responsables a los servidores de las empresas públicas metropolitanas a cargo de las materias respectivas"** (Las negritas y el énfasis me pertenecen).*



Oficio Nro. EPMT PQ-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

*“Art. IV.2.19.- De la gestión directa institucional.- **De manera ordinaria, cuando la prestación del servicio de transporte público de pasajeros esté encomendada a una empresa pública metropolitana, esta empleará la gestión institucional directa, arbitrando los mecanismos que sean necesarios para proveerse de los medios humanos y materiales para este propósito**”.* (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

**DE LA POLITICA TARIFARIA APLICABLE EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO CAPITULO I GENERALIDADES**

*“Art. IV.2.313.- Objeto.- **Establecer la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y los mecanismos para garantizar y fortalecer la confiabilidad, seguridad y calidad del servicio público de transporte terrestre del Distrito Metropolitano de Quito, en beneficio de los usuarios del mismo**”.* (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

*“Art. IV.2.314.- Ámbito.- **Las disposiciones contenidas en el 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 las disposiciones del presente Título los usuarios del servicio de transporte público y los Operadores autorizados, con sus Conductores o Conductoras, a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, en los ámbitos intracantonal urbano, intracantonal rural e intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito”.* (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

*“Art. IV.2.315.- Definiciones.- Para efectos de aplicación del presente Título, se observarán las siguientes definiciones: a. Índices operacionales.- Parámetros del servicio de transporte que determinan las rutas, frecuencias, intervalos, apertura y cierre de operación, así como flota vehicular. b. Operador/Operadora.- Persona jurídica, que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en la Ley, Reglamentos y demás normativa aplicable, haya obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros. c. Pasajero/Usuario.- Persona que utiliza un medio de transporte público para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el conductor. d. Política tarifaria.- Conjunto de principios, objetivos y restricciones que atiende el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en la definición de la estructura tarifaria y la fijación de tarifas; así como los mecanismos, normas y estándares de los procedimientos asociados al recaudo de la tarifa al usuario. e. Estrategia tarifaria.- Esquema de tarifas a aplicar según el acceso, la distancia o las transferencias realizadas por el usuario, entre otras variables que el Administrador del Sistema pudiese considerar. f. Rutas.- Recorrido legalmente autorizado a la transportación pública, considerando origen y destino. g. 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), en las condiciones técnicas y operativas que la normativa*

Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

establece. h. Tarifa.- Rubro o precio que por el servicio de transporte público de pasajeros paga el usuario. i. Tarifa técnica.- Rubro o precio producto de la relación entre el costo total para la prestación del servicio y el número total de usuarios transportados, que permite cubrir los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores y agentes del sistema de transporte público. j. Tarifa plana o única.- Rubro o precio fijo por viaje realizado. Su empleo puede limitarse a una ruta, un Subsistema o a una red completa de transporte público. k. Tarifa variable por distancia de recorrido.- Rubro o precio diferencial de acuerdo al uso que se haga del servicio de transporte, determinada por la cantidad de kilómetros recorridos desde que se realiza la validación de acceso a uno de los Subsistemas de transporte público hasta el momento en que se produce la salida del mismo. l. Tarifa variable por etapas o transferencias.- Rubro o precio diferenciado en función del número de intercambios o transbordos que el usuario realice en cada viaje entre los Subsistemas de transporte público, durante un periodo de tiempo autorizado. Esta tarifa implica la integración tarifaria de los diferentes Subsistemas. m. Tarifa por zona.- Rubro o precio basado en el cobro por zonas, dividiendo la ciudad en zonas y realizando el cobro de acuerdo al número de zonas transitadas por el viajero”.

“Art. IV.2.316.- Competencia.- **Es competencia del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en el ejercicio de su autonomía, establecer la estructura tarifaria a ser aplicada en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y establecer los mecanismos que considere necesarios para el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente**”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. IV.2.317.- La Secretaría de Movilidad deberá publicar para conocimiento de la ciudadanía en general y de forma semestral, las evaluaciones efectuadas en los procesos de control y fiscalización a las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio de transporte público, información que se pondrá en conocimiento además de la Comisión de Movilidad para conocimiento posterior del Concejo Metropolitano”.

“Art. IV.2.318.- Los principios, parámetros, lineamientos y estándares de calidad previstos en el Capítulo III del presente Título, así como el Anexo técnico que forma parte de la misma, y demás disposiciones pertinentes de este Título; serán parte integrante de los Contratos de Operación celebrados entre el Administrador del Sistema y las Operadoras de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual, la Secretaría de Movilidad dispondrá, de ser el caso, la suscripción de las respectivas adendas que así lo incorporen”.

“Art. IV.2.319.- Para la ejecución del presente Título, encárguese a la Secretaría de Movilidad y sus entidades adscritas, el control y fiscalización del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito”.

## **CAPITULO II DE LA POLITICA TARIFARIA SECCION I ESTRUCTURA TARIFARIA**

Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

*“Art. IV.2.320.- De la Estructura Tarifaria.- **La estructura o régimen tarifario 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, el mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos producto del recaudo, conforme los principios, objetivos y conceptos contenidos en los artículos siguientes, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.** (Las negritas y el énfasis me pertenecen).*

*“Art. IV.2.321.- Principios.- En la fijación de tarifas que la por prestación del servicio de transporte público los usuarios deberán cancelar en el Distrito Metropolitano de Quito, el Municipio, a través de sus entidades metropolitanas competentes, garantizará que su revisión y análisis previo se ajuste a los principios de: 1. Responsabilidad, generando políticas, regulaciones y controles para garantizar el cumplimiento de lo establecido en la Ley, reglamentos y normas técnicas aplicables al servicio. 2. Universalidad, garantizando el acceso al servicio que debe ofrecerse sin distinciones de ninguna naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución y leyes aplicables. 3. Accesibilidad a tarifas socialmente justas, garantizando el derecho que tienen todos los ciudadanos a su movilización. 4. Equidad, garantizando la prestación del servicio a los grupos de atención prioritaria de la misma forma y en las mismas condiciones que para el resto de pasajeros. 5. Comodidad, como parte del nivel de servicio que los operadores de transporte deben cumplir y acreditar de acuerdo con el marco jurídico vigente. 6. Continuidad del servicio, conforme las condiciones establecidas en los contratos de operación, permisos y autorizaciones concedidas a las operadoras de transporte. 7. Seguridad, garantizando la movilidad eficiente, mediante infraestructura vial y de equipos adecuados, que permita asegurar la integridad física de los usuarios. 8. Calidad, exigiendo el cumplimiento de los parámetros de niveles de servicio establecidos en el Distrito Metropolitano de Quito. 9. Estandarización, garantizando que los vehículos cumplan con las normas y reglamentos técnicos vigentes. 10. Medio Ambiente, promoviendo la aplicación de nuevas tecnologías que disminuyan la emisión de gases contaminantes; y, 11. Sostenibilidad, garantizando el equilibrio económico financiero del Sistema y el acceso a tarifas socialmente justas para los usuarios del servicio”.*

*“Art. IV.2.322.- Objetivos.- En la determinación de las tarifas para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, se deberá dar cumplimiento con los siguientes objetivos: a. Para el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y autoridades metropolitanas competentes: 1. Garantizar un buen nivel de servicio y la satisfacción de los usuarios. 2. Facilitar el uso del servicio de transporte público. 3. Lograr una movilidad sostenible mediante la promoción y el fomento del uso del transporte público sobre el transporte privado. 4. Garantizar la transparencia en la gestión del recaudo del sistema. 5. Ofrecer un adecuado nivel de accesibilidad a los*

**Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

*diferentes grupos de usuarios. 6. Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de usuarios. 7. Promover la optimización y sostenibilidad financiera de sus operaciones. b. Para los Usuarios del servicio: 1. Contar con un esquema de tarifas sencillo y comprensible que le permita conocer fácilmente el costo de su viaje. 2. Minimizar el costo monetario de su viaje apoyado en un esquema tarifario para varios modos. 3. Mejorar el nivel de servicio. c. Para los Operadores y/u Operadoras autorizadas a la prestación del servicio: 1. Garantizar un buen nivel de servicio y la satisfacción de los usuarios. 2. Recibir los ingresos suficientes para cubrir la inversión, costos de operación y rentabilidad, en función de lo que determine el estudio y considerando que este es un servicio público. 3. Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de usuarios. 4. Reducir los tiempos de embarque de los usuarios, implementando las distintas opciones de pago existentes, en efectivo o pre-pagadas. 5. Promover la optimización y sostenibilidad financiera de sus operaciones. El Administrador del Sistema implementará las políticas, normas y estándares de los mecanismos de control y fiscalización que sean necesarios con el fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos aquí dispuestos, que conlleve la prestación de un servicio de transporte seguro, confiable y de calidad en beneficio de los usuarios”.*

*“Art. IV.2.323.- Esquema de tarifas.- Los tipos de tarifa que podrán ser aplicadas dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito responderán a las características operacionales de cada uno de los Subsistemas que lo componen y a los principios de equidad, accesibilidad, sostenibilidad y bienestar social, brindando facilidad de uso a los usuarios. Para cada uno de los Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros, se especificará el tipo de tarifa conforme el siguiente esquema: a. Tarifa plana o única. b. Tarifa variable por distancia de recorrido. c. Tarifa variable por etapas o transferencias. d. Tarifa por zona. El Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros implementará herramientas técnicas que promuevan la integración modal y tarifaria en el Distrito Metropolitano de Quito, las mismas que serán de cumplimiento obligatorio para los actores y entidades que forman parte de cada uno de los Subsistemas de Transporte, en el ámbito de sus competencias”.*

*“Art. IV.2.324.- Opciones de pago.- Para el cobro de la tarifa fijada por la prestación del servicio en el Distrito Metropolitano de Quito, el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, para disposición del usuario, podrá disponer la implementación de las siguientes formas de pago: a. En efectivo. b. Medios electrónicos, ya sea, mediante tarjetas sin contacto, boletos de viaje o abonos diarios, semanales o mensuales que permiten cierto número de viajes o viajes ilimitados en una ruta, zona o en todo el Sistema. En ejercicio de esta facultad, el Administrador del Sistema propenderá la implementación de medios electrónicos en todos los Subsistemas de transporte”.*

*“Art. IV.2.325.- Tarifa técnica.- Previa la fijación por parte del Concejo Metropolitano, de las tarifas que el usuario deberá pagar por la prestación del servicio de transporte*

**Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

*público de pasajeros, el Administrador del Sistema, acorde a la política tarifaria definida, ejecutará los procesos de actualización y revisión de 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, del presente Título, a partir de un modelo de negocio basado en la optimización de costos en las operaciones por la incorporación de las ventajas que genera la economía de escala y las prácticas corporativas en la gestión de las obligaciones legales y contractuales. La estructura de costos para el cálculo de la tarifa técnica, deberá ser actualizada periódicamente con la información suministrada por los operadores, órganos y entidades metropolitanas, en función de las características del servicio y los objetivos de cada Subsistema de transporte”.*

*“Art. IV.2.326.- Ajuste de costos.- Con el fin de garantizar el nivel de calidad de servicio ofertado al usuario, el Administrador del Sistema, de forma permanente, actualizará la información relativa a los costos de los componentes que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, conforme los lineamientos de la política tarifaria, para lo cual y previamente, evaluará las condiciones del servicio, el cumplimiento de los indicadores de calidad correspondientes y sujeción a la normativa legal aplicable. Del análisis efectuado y en caso de existir variaciones representativas en la estructura de costos, se pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano a través del informe respectivo, para su resolución al amparo de las disposiciones legales aplicables”.*

*“Art. IV.2.327.- Equilibrio económico financiero.- En la fijación de tarifas dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, el Municipio velará por garantizar el equilibrio económico financiero de la operación y el acceso a tarifas socialmente justas para los usuarios del servicio”.*

*“Art. IV.2.328.- Tarifa Preferencial.- En la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, conforme las disposiciones de orden constitucional y legal, tendrán derecho a tarifas preferenciales: 1. Personas con discapacidad; 2. Estudiantes de nivel básico y bachillerato, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación; 3. Niñas, niños y adolescentes, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación; y, 4. Personas mayores de 65 años. Para efectos de control y acceso a la tarifa preferencial establecida para cada Subsistema, los usuarios deberán presentar obligatoriamente los documentos que justifiquen o acrediten su condición ante los operadores de transporte”.*

*“Art. IV.2.329.- De la aplicabilidad de las tarifas.- Las tarifas fijadas en el Sistema de Transporte Público de Pasajeros serán aplicables de lunes a domingo los 365 días del año, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación, para lo cual los Operadores otorgarán*

Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

*información clara, veraz y oportuna a los usuarios del servicio sobre la fijación y el cobro de las tarifas dispuestas”.*

*“Art. IV.2.330.- Control en el cobro.- Es responsabilidad del Administrador del Sistema y de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio, velar por el cumplimiento en el correcto cobro de las tarifas fijadas, para lo cual se publicará de manera clara, visible y completa los precios que por la prestación del servicio de transporte, el usuario deberá cancelar dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. La evasión en el pago de la tarifa conlleva, desde la imposición de sanciones pecuniarias hasta la expulsión del Sistema de Transporte al usuario infractor, para lo cual se implementarán los debidos mecanismos de control dentro de cada Subsistema”.*

#### **SECCION I DEL FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO**

*“Art. IV.2.331.- Del servicio de transporte público.- **El servicio de transporte terrestre es un servicio público, esencial y estratégico que responde a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, estandarización y sostenibilidad ambiental**”.* (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

*“Art. IV.2.332.- De la planificación del servicio.- La planificación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito deberá atender a los criterios de accesibilidad, máxima cobertura en el territorio, calidad en la prestación del servicio, disponibilidad y tipología de flota, información de rutas y frecuencias, capacitación a operadores, innovación tecnológica, mejoramiento en los mecanismos de recaudo y atención efectiva a la denuncias, quejas y peticiones de los usuarios, garantizando un servicio confiable, seguro y de calidad de transporte público. Constituye facultad del Administrador del Sistema el establecimiento y/o modificación de rutas de transporte que garantice el acceso al servicio de transporte público en todo el Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual expedirá los instrumentos de planificación correspondientes que serán socializados con los Operadores para su posterior cumplimiento obligatorio. Así mismo, es potestad del Administrador del Sistema efectuar el debido análisis técnico para el dimensionamiento de la nota vehicular de las Operadoras y su tipología, que permita optimizar el servicio de transporte público, en los casos que así corresponda. La modificación de las rutas deberá ser debidamente socializado con la comunidad y las operadoras”.*

*“Art. IV.2.333.- Del uso de carriles exclusivos.- Para garantizar los niveles calidad del servicio de transporte público de pasajeros, de conformidad al ordenamiento legal vigente, la Autoridad deberá planificar y promover la implementación de carriles para el uso exclusivo del transporte público, cuyos espacios son reservados para la circulación de unidades autorizadas a la prestación del servicio dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y vehículos de*

**Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

*emergencia, en los términos previstos en la Ley. La Agencia Metropolitana de Tránsito no podrá autorizar el uso de carriles exclusivos a los vehículos no previstos en la ley. La o el conductor que invada con su vehículo los carriles exclusivos de transporte público de pasajeros, se sujetará a la sanción prevista en el Código Orgánico Integral Penal, para lo cual la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, en el ejercicio de sus competencias, ejercerá el debido control operativo”.*

*“Art. IV.2.334.- De la atención preferente a pasajeros.- Gozarán de atención preferente en el servicio de transporte público las personas con discapacidad, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes. Los Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, en todas sus etapas, dispondrán de áreas y accesos especiales, debidamente señalizados en concordancia con las normas y reglamentos técnicos vigentes, para lo cual, la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, realizará un control efectivo en las terminales, paradas y estaciones respectivas. El Administrador del Sistema determinará el porcentaje de unidades en cada una de las rutas de transporte público que deberán ser adecuadas exclusivamente para garantizar el debido ascenso, traslado y descenso de usuarios con movilidad reducida”.*

*“Art. IV.2.335.- Publicidad de la información.- Las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito y las entidades metropolitanas responsables de la operación de cada Subsistema, deberán publicar de manera clara, visible y completa toda la información relativa a las rutas y frecuencias dentro de todas las unidades autorizadas, terminales y estaciones, según corresponda, y cualquier otro medio adicional de comunicación para garantizar el acceso a la información de su operación por parte de los usuarios, en el formato establecido por el Administrador del Sistema”.*

*“Art. IV.2.336.- De las paradas.- Constituye una obligación de los conductores de las unidades de transporte respetar las paradas y es un derecho y una obligación de los usuarios el hacer uso de ellas para su embarque y desembarque. La Municipalidad por su parte tiene la obligación de mantener una adecuada señalización horizontal y vertical de las paradas; proveer los refugios adecuados, seguros y bien mantenidos para los usuarios; mantener los espacios de paradas libres de la ocupación indebida por parte de otros vehículos; y, generar sistemas de información para el acceso y uso de ellas”.*

*“Art. IV.2.337.- De la flota vehicular.- Las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, de forma previa a su habilitación, deberán encontrarse debidamente homologadas y/o certificadas conforme las disposiciones legales vigentes; tanto su carrocería y chasis deberán cumplir con las normas técnicas INEN que le son aplicables y corresponder a una tecnología de emisiones de al menos Euro III; el Administrador del Sistema velará porque en los procesos de renovación de flota las Operadores habiliten unidades carrozadas en chasis homologados exclusivamente para el servicio de transporte público masivo de pasajeros”.*

Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

*“Art. IV.2.338.- Del Sistema de Recaudo (SIR).- **El SIR tiene como objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, durante la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, cuyo pago se efectuará a través del medio de pago tecnológico definido, en equipos ubicados en las terminales, estaciones o a bordo de las unidades pertenecientes al Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros en las condiciones y características establecidas por la secretaría responsable de la movilidad.** La implementación del SIR integrará a todos los operadores del transporte público, a través del pago de la tarifa con un solo medio de pago electrónico, previamente definido y se efectuará con base a las normas, lineamientos, políticas y criterios de homologación definidos por el Administrador del Sistema. Las Operadoras tienen la obligación de adquirir e instalar los equipos tecnológicos necesarios para el funcionamiento de los Sistemas Inteligentes de Transporte, incluidos aquellos vinculados con el Sistema Integrado de Recaudo y de mantenerlos en funcionamiento, conservarlos y reponerlos de conformidad con las determinaciones contenidas en los instrumentos de planificación y técnicos; y, en los manuales y procedimientos operativos emitidos por el Administrador del Sistema”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).*

*“Art. IV.2.339.- Caja común y cámara de compensación.- Para la administración centralizada de los recursos provenientes del recaudo de la tarifa, es obligatorio el modelo de gestión por caja común al interior de cada una de las Operadoras y de cámara de compensación para todos los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, de acuerdo a los estándares y procedimientos establecidos por el Administrador del Sistema”.*

*“Art. IV.2.340.- De la gestión administrativa de los Operadores.- Para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, los Operadores adoptarán una organización administrativa idónea y adecuada, estableciendo mecanismos de control interno que garanticen la calidad de su gestión administrativa, así como de su información financiera y contable. Los Operadores deberán cumplir con los siguientes estándares mínimos en lo que respecta a su gestión administrativa, financiera y operativa, que deberán ser incluidos en los Contratos de Operación respectivos, conforme las herramientas técnicas emanadas desde el Administrador del Sistema: a. Ajustar su actividad empresarial, en todo momento y en toda materia, al Régimen Jurídico Aplicable, a cooperativas, compañías y otras formas reconocidas en la Constitución y la ley. b. Introducir en su gestión administrativa, financiera y operativa mecanismos que le permitan estandarizar procesos, especialmente en lo que respecta a la calidad del servicio, al control interno y la adopción de mecanismos de cobertura y la mitigación de riesgos. c. Implementar las prácticas y medidas de seguridad necesarias para el adecuado desarrollo de la operación, debiendo establecer controles internos para verificar su cumplimiento. d. Proveer al Administrador del Sistema de toda la información que se relacione con la operación y*



Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

*que le sea solicitada de forma oportuna. e. Propender que los conductores, personal de mantenimiento y operativo asignado a la operación, participen de manera permanente y continua, en los programas de entrenamiento y capacitación dispuestos por el Administrador del Sistema. f. En general cumplir con el modelo de gestión de caja común establecido por el Administrador del Sistema de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, específicamente en la estructura organizacional mínima que debe tener, basándose entre otros, en los siguientes aspectos: i. Administración de los recursos de la Operadora. ii. Planificación y gestión operacional a cargo de la Operadora, responsable de administrar la flota habilitada para cumplir los índices operacionales dispuestos por el Administrador del Sistema. iii. Mantenimiento de la flota de vehículos, preventivo y correctivo. iv. Administración de la recaudación en el cobro de la tarifa. v. Seguimiento y control operacional. vi. Distribución de ingresos. Constituye obligación del Administrador del Sistema velar por el cumplimiento de los estándares aquí dispuestos, de tal forma que fortalezca la gestión empresarial de los Operadores de transporte público de pasajeros. Su inobservancia, al constituirse como indicador de calidad, será causal para la apertura del expediente administrativo de sanción correspondiente”.*

*“Art. IV.2.341.- Promoción ambiental.- El Administrador del Sistema establecerá un plan de incentivos que prevea, entre otros, la circulación en sitios de tratamiento especial y con alta demanda, a los operadores del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros que adquieran vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente. En el Subsistema de Transporte Metrobús Q, para las unidades de capacidad intermedia que operan en las rutas troncales, se dará prioridad a la adquisición de vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente”.*

## **SECCION II DE LOS ESTANDARES DE CALIDAD**

*“Art. IV.2.342.- Indicadores de calidad.- Sin perjuicio de los parámetros de calidad que las Operadoras deben garantizar conforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la normativa local vigente, para el mejoramiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, las Operadoras, con sus conductores/conductoras y personal administrativo, de los Subsistemas de transporte público de pasajeros, aplicarán obligatoriamente los siguientes indicadores de calidad del servicio: 1. Trato al usuario, garantizando la seguridad de los pasajeros y del personal a bordo en las unidades de transporte 2. Comodidad del usuario buscando alcanzar y mantener un estándar de confort en un máximo de número pasajeros por metro cuadrado. 3. Estándares de operación, bajo el cumplimiento de los índices operacionales consignados en los respectivos Contratos de Operación suscritos con el Administrador del Sistema, por parte de las Operadoras autorizadas, beneficiarios de las habilitaciones operacionales, conductores y/o conductoras designados. 4. Información al Usuario de forma clara y oportuna. 5. Respeto a las paradas por parte de los conductores y/o conductoras*

Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

*designadas, para el embarque y desembarque de pasajeros. 6. Cumplimiento de estándares ambientales aplicables en el Distrito Metropolitano de Quito. 7. Cumplimiento de estándares de conducción y capacitación del personal operativo y administrativo, de manera obligatoria, permanente y continua, con una asistencia mínima del 80%. 8. Embarque, traslado y desembarque seguro de las personas con movilidad reducida, los mismos que serán de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores. 9. Las demás que así disponga el Administrador del Sistema.*

*Es obligación y derecho del Administrador del Sistema, a través de su delegado, velar por el cumplimiento de los indicadores de calidad aquí previstos, para lo cual implementará las herramientas tecnológicas necesarias y ejecutará los mecanismos de control y evaluación, en los términos definidos en el Anexo que forma parte integrante del presente Título. El incumplimiento de uno de los indicadores de calidad dispuestos en el presente artículo serán la base para la determinación de sanciones; por su parte, el cumplimiento de aquellos será la base para la implementación de incentivos por parte del Administrador del Sistema; éste último será el responsable de determinar la calificación mínima que deberán obtener las Operadoras para prestar el servicio de transporte público, debiendo evaluar anualmente la base de la calificación de tal forma que garantice la implementación progresiva de mejoras”.*

*“Art. IV.2.343.- De la percepción de la calidad.- Con el fin de medir la satisfacción del usuario durante la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Administrador del Sistema llevará adelante encuestas sistemáticas y de forma anual, dirigidas a evaluar el desempeño y mejoras implementadas por los Operadores de los Subsistemas de Transporte Público, cuyos resultados serán publicados para conocimiento de la ciudadanía en general y serán notificados para conocimiento de la máximas autoridades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito”.*

*“Art. IV.2.345.- De los incentivos.- El Operador se hará acreedor a incentivos por desempeño cuando la ponderación entre los indicadores de calidad, califique su nivel de operación dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, con los puntajes que conforme al Instructivo de aplicación, den lugar a los incentivos correspondientes. Dicha calificación evaluará el desempeño del Operador respecto de los índices de calidad establecidos en el presente Título, así como la incorporación de mujeres como conductoras u operadoras del servicio, y comparativamente respecto del desempeño de los demás operadores del Sistema; la calificación se asignará al desempeño evaluado anualmente durante todo el plazo del Contrato de Operación suscrito con el Administrador del Sistema, dando prioridad a aquellas operadoras que cuenten con los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros dentro de sus activos, como un mecanismo de estímulo a la organización empresarial”.*

#### **1. Antecedente:**

**Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

El Concejo Metropolitano con fecha 29 de marzo de 2019, expidió el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito en el artículo IV.2.313; Capítulo I: Generalidades; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial, establece la Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. El artículo IV.2.320 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; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito señala que, la estructura tarifaria será determinada por el Concejo Metropolitano en ejercicio de sus facultades, el mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos productos del recaudo. La Disposición Transitoria Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 201, disposición actualmente vigente en virtud de lo establecido en la Disposición Derogatoria del Código Municipal sancionado el 29 de marzo de 2019, dispone a la Secretaría de Movilidad realizar varias acciones tendientes a fortalecer el transporte público de Quito y formular la estructura tarifaria que deberá ser puesta en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación y promulgación.

El Distrito Metropolitano de Quito debido a sus características geográficas y a su constante expansión urbanística presenta una alta demanda de transporte público como una solución alternativa al uso intensivo de los vehículos particulares. Este requerimiento por parte de la población ya no solo se remite al aumento de la flota y rutas de cobertura, sino una necesidad de reducción en los tiempos de recorrido que, debido al crecimiento expansivo de la ciudad, ha generado distancias cada vez más grandes y con ciertas dificultades de acceso en poblaciones que presentan aumento demográfico. Como dato referencial, el 70% de la población del Distrito Metropolitano de Quito usa el transporte público como modo de movilización motorizado, por lo que optimizar el Sistema de Transporte Público del DMQ, generará beneficio a la mayoría de la población.

#### **1. Análisis técnico:**

En el Subsistema Metrobús-Q, se producen 1'000.000 (un millón) de viajes, en día laborable, estos datos son importantes en una población de 2'781.641 habitantes en el Distrito Metropolitano de Quito, por lo que desarrollar un sistema de transporte adecuado, con buen servicio y que dé cumplimiento a las necesidades de la población, es un eje de acción prioritario de la Municipalidad que paralelamente busca aumentar el porcentaje de población usuaria del transporte público, en detrimento del uso indiscriminado del vehículo particular, debido a las eficiencias sostenibles en la movilidad que este modo de transporte representa.

Para el efecto, se ha determinado que es imprescindible implementar el proyecto del

**Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ) conceptualizado por la Secretaría de Movilidad sobre la base de la Primera Línea de Metro de Quito que se encuentra en su etapa final de construcción, misma que ha sido definida como el eje fundamental de ese sistema, el cual permitirá instaurar un cambio estructural que concretará sustancialmente el mejoramiento tangible del servicio de transporte público en el DMQ.

La implementación del SITP-DMQ, que involucra a todos los subsistemas de transporte público, implica un proceso de implementación definido por fases, incluyendo la realización de estratégicas actividades previas que permitirán viabilizar dicha ejecución.

Este concepto se concretará con la aplicación de un nuevo modelo de gestión y la implementación de los componentes tecnológicos fundamentales como los sistemas inteligentes de transporte (SIR, SAE Y SIU), y la aprobación de la estructura tarifaria correspondiente.

El SITP-DMQ corresponde a un complejo proceso de realización, en el que la Empresa Publica Metropolitana de Transporte de Pasajeros, estará involucrada en una serie de acciones previas que permitan viabilizar la integración tarifaria y operacional, dichas acciones guardarán directa relación con las definiciones que se generen desde niveles el nivel legislativo y ejecutivo, citándose entre las principales las siguientes:

Definición del Modelo de Gestión para la implementación del SITP-DMQ.

Aprobación y sanción de la norma metropolitana que defina la Estructura Tarifaria.

Proceso de definición e implementación de los sistemas inteligentes de transporte (SIR, SAE, y SIU), de las empresas públicas metropolitanas: Metro y Transporte de Pasajeros de Quito, de acuerdo a las directrices y parámetros técnicos definidos por la Secretaria de Movilidad.

Así también, se considerará el proceso de implementación de la reestructura de la red de servicio de transporte público de superficie y conformación de las entidades técnico-financieras de soporte al SITP-DMQ, definidas en la norma metropolitana correspondiente: Fideicomiso del SITP-DMQ, Fondo Metropolitano de Movilidad, Autoridad Única de Transporte Publico.

Las fases de integración que se deberán implementar de manera secuencial, establecen una etapa inicial denominada Fase Primera de Integración en la que, en su primera etapa, los servicios prestados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito y la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito se complementarán, considerando la implementación de los sistemas inteligentes de transporte (SIR, SAE, SIU). Para tales efectos se establece que la EPMTPQ defina un plan de optimización y eficiencia que contenga lo siguiente:

Reestructuración del modelo de gestión de los servicios de alimentación y troncales, conforme los criterios de eficiencia y optimización dispuestos y aprobados por el Administrador del Sistema.

Planificación operativa de reestructuración de los servicios de transporte público con base en el Plan emitido por la Secretaría de Movilidad y en coordinación con los diferentes

Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

operadores de los subsistemas de transporte, en función del inicio de operación de la Primera Línea de Metro.

La Secretaría de Movilidad establecerá los mecanismos que permitan verificar y validar el cumplimiento de los niveles de calidad de servicio aquí dispuestos.

En este sentido la Secretaría de Movilidad ha considerado oportuno establecer la red de servicios que se detalla a continuación, para la gestión de la EPMTQP señalando que su implementación es fundamental en concordancia con el criterio de complementariedad, en el que los subsistemas optimicen su operación reduciendo potenciales escenarios de competencia:

[IMAGE]

A partir de dicha definición se ha desarrollado una proyección de kilómetros totales de operación, que se presenta a continuación:

[IMAGE]

### **3.1 Estructura Tarifaria Para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros De Quito:**

La estructura tarifaria, es decir el conjunto de las diferentes tarifas a aplicarse en los servicios de transporte público del DMQ, tiene relación directa con las fases definidas en el Plan de Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ (SITP-DMQ), en dos partes:

- Tarifas propuestas sin integración entre los diferentes subsistemas; y;
- Tarifas propuestas en las condiciones de integración de los tres subsistemas de transporte, definidos para el DMQ.

#### **1. Costos promedio proyectados EPMTQP-Subsistema Metrobús Q**

Los costos de operación para el servicio brindado por la EPMTQP, contienen una referencia vinculada a la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, así como con la incorporación de flota cero emisiones, de igual manera se ha registrado variaciones fruto de dichos procesos, éstos ha sido puestos a consideración del equipo técnico que ha desarrollado los cálculos para los escenarios de la tarifa integrada del SITP-DMQ.

#### **1. Conclusiones**

Un sistema integrado de transporte en la ciudad, generará una interacción conjunta más eficiente, produciendo un mejor resultado global que a la vez también mejorará el estado y la calidad de los servicios de cada Subsistema.

Llevar a cabo una integración eficiente no sólo necesita una cooperación suficiente entre las diferentes entidades involucradas, sino también un enfoque global de las diferentes

**Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

dimensiones que componen el sistema. Aun cuando el consumidor perciba el sistema como un elemento único, estos elementos constituyen la clave para una integración exitosa.

En ese sentido, la adopción de un enfoque sistémico, facilitará una integración óptima y eficiente, de la cual pueden surgir varios beneficios sociales:

→ Una reducción de los efectos negativos – congestión, contaminación, ruido, accidentes – causados por el uso excesivo del vehículo privado;

→ Una alternativa eficiente, confiable y fácil de utilizar frente al vehículo privado;

→ La posibilidad de encontrar el mejor balance entre el bienestar de los usuarios y los costos de operación del sistema.

Es preciso señalar que un ajuste tarifario, y su inmediata aplicación, permitirá que la EPMTQP pueda acortar la brecha existente entre los costos generados por la prestación de un servicio integrado que permite diferentes etapas y requiere de infraestructura y servicios complementarios, a diferencia del subsistema convencional y los ingresos operacionales, los mismos que se han visto significativamente afectados por las condiciones actuales.

### **1. Recomendaciones**

Generar las articulaciones correspondientes a efecto de alcanzar una definición favorable a la propuesta de implementación del SITP-DMQ.

Con la finalidad de reducir el impacto generado por las condiciones actuales de la demanda, es imprescindible que el ajuste tarifario sea implementado a partir de la aprobación de la Ordenanza, en los servicios de la EPMTQP.

Se determina necesario coordinar procesos de fiscalización y control operativo, con miras a verificar que las condiciones analizadas para un ajuste tarifario se ejecuten efectivamente.

En atención al Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2020-3552-O, de 14 de octubre de 2020, mediante el cual se solicita: *“(...) por disposición de la Comisión de Movilidad contenida en el Informe No. IC-O-CMO-2020-003, de fecha 14 de octubre de 2020, me permito solicitar que, dentro del ámbito de sus competencias, emitan los respectivos informes técnicos y jurídicos correspondientes, con la finalidad de que el proyecto de “Ordenanza Metropolitana que crea el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)”, sea conocido en primer debate por el Concejo Metropolitano de Quito”*; al respecto dentro del ámbito de competencia de esta empresa pública metropolitana, me permito remitir el informe solicitado en los siguientes términos:

Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

**1. Base Legal:**

**1. Constitución de la República del Ecuador:**

*“Art. 226.- Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución”.*

*“Art. 227.- La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación”.*

*“Art. 313.- El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia. Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social. **Se consideran sectores estratégicos** la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, **el transporte** y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).*

*“Art. 315.- El Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas”.*

*“Art. 316.- El Estado podrá delegar la participación en los sectores estratégicos y servicios públicos a empresas mixtas en las cuales tenga mayoría accionaria. La delegación se sujetará al interés nacional y respetará los plazos y límites fijados en la ley para cada sector estratégico”.*

**1. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización:**

*“Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley; a) Planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad; (...) c) Planificar, construir y mantener la*

Oficio Nro. EPMT PQ-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

vialidad urbana;(…) e) **Crear, modificar**, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, **tarifas** y contribuciones especiales de mejoras;(…) f) **Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;** (…)

“Art. 84.- Funciones. - **Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano:** (… q) **Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio;**(…)”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. 111.- Sectores estratégicos. - **Son aquellos en los que el Estado en sus diversos niveles de gobierno se reserva todas sus competencias y facultades, dada su decisiva influencia económica, social, política o ambiental. La facultad de rectoría y la definición del modelo de gestión de cada sector estratégico corresponden de manera exclusiva al gobierno central.** El ejercicio de las restantes facultades y competencias podrá ser concurrente en los distintos niveles de gobierno de conformidad con este Código. **Son sectores estratégicos** la generación de energía en todas sus formas: las telecomunicaciones; los recursos naturales no renovables; **el transporte** y la refinación de hidrocarburos; la biodiversidad y el patrimonio genético; el espectro radioeléctrico; el agua; y los demás que determine la Ley”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte. - El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma: **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.** La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia. Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código. (…)

“Art. 276.- Gestión institucional directa. - **Es la que realiza cada gobierno autónomo descentralizado a través de su propia institución,** mediante la unidad o dependencia prevista en la estructura orgánica que el órgano de gobierno cree para tal propósito”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. 277.- Creación de empresas públicas. - **Los gobiernos** regional, provincial, **metropolitano o municipal podrán crear empresas públicas** siempre que esta forma de organización convenga más a sus intereses y a los de la ciudadanía: garantice **una mayor eficiencia y mejore los niveles de calidad en la prestación de servicios públicos de su competencia** o en el desarrollo de otras actividades de emprendimiento. La creación de estas empresas se realizará por acto normativo del órgano de legislación del gobierno autónomo descentralizado respectivo y observará las disposiciones y requisitos previstos en la ley que regule las empresas públicas. La administración cautelará la



Oficio Nro. EPMT PQ-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

eficiencia, eficacia y economía, evitando altos gastos administrativos a fin de que la sociedad reciba servicios de calidad a un costo justo y razonable”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

#### 1. Ley Orgánica de Empresas Públicas:

“Art. 4.- DEFINICIONES. - **Las empresas públicas son entidades que pertenecen al Estado en los términos que establece la Constitución de la República, personas jurídicas de derecho público, con patrimonio propio, dotadas de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión. Estarán destinadas a la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y en general al desarrollo de actividades económicas que corresponden al Estado. Las empresas subsidiarias son sociedades mercantiles de economía mixta creadas por la empresa pública, en las que el Estado o sus instituciones tengan la mayoría accionaria. Las empresas filiales son sucursales de la empresa pública matriz que estarán administradas por un gerente, creadas para desarrollar actividades o prestar servicios de manera descentralizada y desconcentrada. Las Agencias y Unidades de Negocio son áreas administrativo - operativas de la empresa pública dirigidas por un administrador con poder especial para el cumplimiento de las atribuciones que le sean conferidas por el representante legal de la referida empresa, que no gozan de personería jurídica propia y que se establecen para desarrollar actividades o prestar servicios de manera descentralizada y desconcentrada**”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

#### 1. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV):

Art. 12.- La presente Ley establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la movilidad a través del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional para: el transporte terrestre, acoplados, teleféricos, funiculares, vehículos de actividades recreativas o turísticas, tranvías, metros y otros similares; la conducción y desplazamiento de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal; la movilidad peatonal; la conducción o traslado de semovientes y la seguridad vial.

Art. 13.- Son órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los siguientes: a) El Ministerio del Sector; b) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y, **c) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados**. (las negritas y el énfasis me pertenecen).

Art. 30.4.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las

**Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

*atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar. Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e intercantonales de tránsito y transporte. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción. Cuando dos o más ámbitos de operación del transporte terrestre y tránsito establecidos jerárquicamente por esta Ley: Internacional, Intrarregional, Interprovincial, Intraprovincial e Intracantonal utilicen simultáneamente redes viales emplazadas fuera de las áreas definidas como urbanas por los Gobiernos Autónomos Municipales, la regulación y control del transporte terrestre y tránsito serán ejercidas por la entidad pública con la competencia en el transporte terrestre y tránsito de mayor jerarquía. La regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el sistema de red estatal-troncales nacionales, definidas por el Ministerio del ramo, será competencia exclusiva de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.*

*Art. 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias: a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal; b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales; 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; (...)d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón; e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial; p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las operadoras de transporte debidamente constituidas a nivel intracantonal;(...)"*

*"Art. 52.- El Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas animales y bienes, dentro del territorio nacional, haciendo uso del parque automotor ecuatoriano y sujeto a una contraprestación*

Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

económica”.

“Art. 55.- **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”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. 56.- **El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante contrato de operación a operadoras legalmente constituidas.** Para operar un servicio público de transporte deberá cumplir con los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. (...)”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

Art. 65.- El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: **intracantonal,** interprovincial, intrarregional, intraprovincial e internacional. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

Art. 76.- **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. (...)”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

#### 1. El Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito:

### SECCION VI NORMAS SUPLETORIAS, EXTINCION DE EMPRESA MUNICIPALES Y SUCESION DE EMPRESAS PÚBLICAS METROPOLITANAS

“Art. I.2.115.- Por medio del presente Título **se extinguen las empresas metropolitanas o municipales, de conformidad con el artículo siguiente, no así las que fueron creadas en el marco de la Ley Orgánica de Empresas Públicas**”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. I.2.116.- Sucesión.- La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas sucede jurídicamente a la Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas (EMMOP-Q); la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento sucede jurídicamente a la Empresa Metropolitana de Alcantarillado y Agua Potable de Quito (EMAAP-Q); la Empresa Pública Metropolitana de Logística para la Seguridad y la Convivencia Ciudadana sucede jurídicamente a la Empresa Municipal de Logística para la Seguridad y Convivencia Ciudadana (EMSEGURIDAD-Q); la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales sucede jurídicamente a la Empresa Municipal Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito (CORPAQ); la Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico sucede jurídicamente a la Empresa Municipal Quito

Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

*Turismo; la Empresa Pública Metropolitana de Aseo sucede jurídicamente a la Empresa Metropolitana de Aseo; la Empresa Pública Metropolitana de Rastro Quito, EMRAQ-EP, a la Empresa de Rastro Quito S.A.; **la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito a la Compañía Trolebús Quito S. A. Todas las competencias relacionadas con la finalidad de las empresas que se crean y que hubieren sido asignadas por acto normativo a las empresas que suceden jurídicamente, serán ejercidas por las nuevas empresas, a partir de la fecha de sanción de la Ordenanza Metropolitana No. 309, de 16 de abril de 2010***". (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

*"Art. 1.2.117.- **En virtud del presente Título, las nuevas empresas públicas metropolitanas asumen los derechos y obligaciones de aquellas a las que sucedieron jurídicamente; asumiendo igualmente los derechos litigiosos, obligaciones y acciones; y, en general, los derivados de todos y cada uno de los actos y contratos celebrados por aquellas, de conformidad con la Ley Orgánica de Empresas Públicas. Las funciones y actividades de cada empresa pública creada serán exclusivamente las previstas en este Título, de conformidad con el artículo 4 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, por lo que no ejercerán competencias en materia de regulación y control***". (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

#### **CAPITULO IX DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO**

*"Art. 1.2.143.- Creación. - Créase la empresa pública denominada **"EMPRESA PUBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO"***". (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

*"Art. 1.2.144.- Objeto Principal.- **El objeto principal de la empresa pública metropolitana, es el siguiente: a. Operar y administrar el servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito; b. Brindar asesoría técnica especializada a instituciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras en el ámbito del transporte; c. Explotar el corredor central trolebús del sistema integrado del Transporte Metrobús Q, de acuerdo con las disposiciones emanadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; d. Las demás actividades operativas y de prestación de servicios relativas a las competencias que le corresponden al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, en el ámbito de gestión del servicio público de transporte de pasajeros; y, e. Cumplir con las demás actividades encomendadas por el Directorio. Para el cumplimiento de su objeto la empresa pública metropolitana podrá: a. Celebrar todos los actos y contratos civiles, mercantiles, laborales y de cualquier otra naturaleza que sean permitidos por las leyes ecuatorianas; y, b. Participar en forma individual o en alianza con personas jurídicas públicas o privadas, nacionales o extranjeras en la administración, operación, mantenimiento o asesoría técnica de servicios públicos de transporte de pasajeros, dentro o fuera del territorio del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual podrá participar en concursos, licitaciones o procesos de selección***

Oficio Nro. EPMT PQ-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

convocados con tales propósitos. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. 1.2.145.- Patrimonio de la Empresa. - Constituyen el patrimonio de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito los bienes muebles, inmuebles e intangibles de su propiedad y los que adquiriera a futuro a cualquier título. Constituye además el patrimonio de la empresa pública metropolitana, aquel de la Compañía Trolebús Quito S.A. que se extingue por efectos de la creación de la primera, de conformidad con la Ley Orgánica de Empresas Públicas”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

#### **TITULO I DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS CAPITULO I NORMAS GENERALES SECCION I DEFINICION, COMPOSICION Y ORGANIZACION**

“El artículo IV.2.1, *ibídem*; señala: “Definición.- El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros constituye 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 proveer a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad, dentro de su territorio. Los usuarios y usuarias del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros gozarán de todos los derechos y garantías establecidas en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, por cuanto son estos los principales beneficiarios de la implementación del Sistema”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. IV.2.3.- Administración y organización. - 1. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros es administrado, de manera centralizada, por los órganos y entidades del Distrito Metropolitano de Quito con facultades y competencias en la materia de conformidad con este Título, sin perjuicio de que, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Distrito Metropolitano de Quito emplee la modalidad de gestión delegada a personas jurídicas de derecho privado. 2. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se organiza en cuatro subsistemas (los "Subsistemas de Transporte Público"), administrados bajo los principios previstos en este capítulo: b. Subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos (bus rapid transit -BRT), 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. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Metrobús-Q". (...)”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

#### **CAPITULO III DE LA GESTION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO SECCION II GESTION DIRECTA**

“Art. IV.2.18.- De las empresas públicas metropolitanas responsables de la gestión. - 1. *Son Operadoras de Transporte las empresas públicas metropolitanas que el Distrito*

Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

*Metropolitano de Quito hubiere constituido para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros. 2. **Las empresas públicas metropolitanas prestarán el servicio de transporte público de pasajeros en los Subsistemas de Transporte o sus componentes que se hubieren determinado en el acto normativo de su constitución y en aquellos que el Administrador del Sistema determine, en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito.** 3. **Las empresas públicas metropolitanas prestarán el servicio de transporte público de pasajeros en virtud del acto normativo de su creación o la resolución del Administrador o Administradora del Sistema, por lo que no requerirán de otro título habilitante.** 4. **La prestación del servicio de transporte público de pasajeros a cargo de las empresas públicas metropolitanas estará sujeta a los instrumentos de planificación y a las reglas de carácter técnico y operativo expedidos por el Administrador del Sistema.** 5. La infracción de los instrumentos de planificación y reglas técnicas y operativas expedidas por el Administrador o Administradora del Sistema, hacen personalmente responsables a los servidores de las empresas públicas metropolitanas a cargo de las materias respectivas”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).*

“Art. IV.2.19.- *De la gestión directa institucional.- **De manera ordinaria, cuando la prestación del servicio de transporte público de pasajeros esté encomendada a una empresa pública metropolitana, esta empleará la gestión institucional directa, arbitrando los mecanismos que sean necesarios para proveerse de los medios humanos y materiales para este propósito**”.* (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

#### **DE LA POLITICA TARIFARIA APLICABLE EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO CAPITULO I GENERALIDADES**

“Art. IV.2.313.- *Objeto.- **Establecer la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y los mecanismos para garantizar y fortalecer la confiabilidad, seguridad y calidad del servicio público de transporte terrestre del Distrito Metropolitano de Quito, en beneficio de los usuarios del mismo**”.* (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. IV.2.314.- *Ámbito.- **Las disposiciones contenidas en el 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 las disposiciones del presente Título los usuarios del servicio de transporte público y los Operadores autorizados, con sus Conductores o Conductoras, a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, en los ámbitos intracantonal urbano, intracantonal rural e intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito**”.* (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

“Art. IV.2.315.- *Definiciones.- Para efectos de aplicación del presente Título, se observarán las siguientes definiciones: a. **Índices operacionales.- Parámetros del servicio de transporte que determinan las rutas, frecuencias, intervalos, apertura y cierre***

Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

*de operación, así como flota vehicular. b. Operador/Operadora.- Persona jurídica, que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en la Ley, Reglamentos y demás normativa aplicable, haya obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros. c. Pasajero/Usuario.- Persona que utiliza un medio de transporte público para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el conductor. d. Política tarifaria.- Conjunto de principios, objetivos y restricciones que atiende el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en la definición de la estructura tarifaria y la fijación de tarifas; así como los mecanismos, normas y estándares de los procedimientos asociados al recaudo de la tarifa al usuario. e. Estrategia tarifaria.- Esquema de tarifas a aplicar según el acceso, la distancia o las transferencias realizadas por el usuario, entre otras variables que el Administrador del Sistema pudiese considerar. f. Rutas.- Recorrido legalmente autorizado a la transportación pública, considerando origen y destino. g. 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), en las condiciones técnicas y operativas que la normativa establece. h. Tarifa.- Rubro o precio que por el servicio de transporte público de pasajeros paga el usuario. i. Tarifa técnica.- Rubro o precio producto de la relación entre el costo total para la prestación del servicio y el número total de usuarios transportados, que permite cubrir los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores y agentes del sistema de transporte público. j. Tarifa plana o única.- Rubro o precio fijo por viaje realizado. Su empleo puede limitarse a una ruta, un Subsistema o a una red completa de transporte público. k. Tarifa variable por distancia de recorrido.- Rubro o precio diferencial de acuerdo al uso que se haga del servicio de transporte, determinada por la cantidad de kilómetros recorridos desde que se realiza la validación de acceso a uno de los Subsistemas de transporte público hasta el momento en que se produce la salida del mismo. l. Tarifa variable por etapas o transferencias.- Rubro o precio diferenciado en función del número de intercambios o transbordos que el usuario realice en cada viaje entre los Subsistemas de transporte público, durante un periodo de tiempo autorizado. Esta tarifa implica la integración tarifaria de los diferentes Subsistemas. m. Tarifa por zona.- Rubro o precio basado en el cobro por zonas, dividiendo la ciudad en zonas y realizando el cobro de acuerdo al número de zonas transitadas por el viajero”.*

*“Art. IV.2.316.- Competencia.- **Es competencia del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en el ejercicio de su autonomía, establecer la estructura tarifaria a ser aplicada en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y establecer los mecanismos que considere necesarios para el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente**”.* (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

*“Art. IV.2.317.- La Secretaría de Movilidad deberá publicar para conocimiento de la ciudadanía en general y de forma semestral, las evaluaciones efectuadas en los procesos*

Oficio Nro. EPMT PQ-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

*de control y fiscalización a las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio de transporte público, información que se pondrá en conocimiento además de la Comisión de Movilidad para conocimiento posterior del Concejo Metropolitano”.*

*“Art. IV.2.318.- Los principios, parámetros, lineamientos y estándares de calidad previstos en el Capítulo III del presente Título, así como el Anexo técnico que forma parte de la misma, y demás disposiciones pertinentes de este Título; serán parte integrante de los Contratos de Operación celebrados entre el Administrador del Sistema y las Operadoras de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual, la Secretaría de Movilidad dispondrá, de ser el caso, la suscripción de las respectivas adendas que así lo incorporen”.*

*“Art. IV.2.319.- Para la ejecución del presente Título, encárguese a la Secretaría de Movilidad y sus entidades adscritas, el control y fiscalización del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito”.*

## **CAPITULO II DE LA POLITICA TARIFARIA SECCION I ESTRUCTURA TARIFARIA**

*“Art. IV.2.320.- De la Estructura Tarifaria.- La estructura o régimen tarifario 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, el mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos producto del recaudo, conforme los principios, objetivos y conceptos contenidos en los artículos siguientes, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).*

*“Art. IV.2.321.- Principios.- En la fijación de tarifas que la por prestación del servicio de transporte público los usuarios deberán cancelar en el Distrito Metropolitano de Quito, el Municipio, a través de sus entidades metropolitanas competentes, garantizará que su revisión y análisis previo se ajuste a los principios de: 1. Responsabilidad, generando políticas, regulaciones y controles para garantizar el cumplimiento de lo establecido en la Ley, reglamentos y normas técnicas aplicables al servicio. 2. Universalidad, garantizado el acceso al servicio que debe ofrecerse sin distinciones de ninguna naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución y leyes aplicables. 3. Accesibilidad a tarifas socialmente justas, garantizando el derecho que tienen todos los ciudadanos a su movilización. 4. Equidad, garantizando la prestación del servicio a los grupos de atención prioritaria de la misma forma y en las mismas condiciones que para el resto de pasajeros. 5. Comodidad, como parte del nivel de servicio que los operadores de transporte deben cumplir y acreditar de acuerdo con el marco jurídico vigente. 6. Continuidad del servicio, conforme las condiciones establecidas en los contratos de operación, permisos y autorizaciones concedidas a las operadoras de transporte. 7. Seguridad, garantizando la movilidad eficiente, mediante infraestructura vial y de*



**Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

*equipos adecuados, que permita asegurar la integridad física de los usuarios. 8. Calidad, exigiendo el cumplimiento de los parámetros de niveles de servicio establecidos en el Distrito Metropolitano de Quito. 9. Estandarización, garantizando que los vehículos cumplan con las normas y reglamentos técnicos vigentes. 10. Medio Ambiente, promoviendo la aplicación de nuevas tecnologías que disminuyan la emisión de gases contaminantes; y, 11. Sostenibilidad, garantizando el equilibrio económico financiero del Sistema y el acceso a tarifas socialmente justas para los usuarios del servicio”.*

*“Art. IV.2.322.- Objetivos.- En la determinación de las tarifas para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, se deberá dar cumplimiento con los siguientes objetivos: a. Para el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y autoridades metropolitanas competentes: 1. Garantizar un buen nivel de servicio y la satisfacción de los usuarios. 2. Facilitar el uso del servicio de transporte público. 3. Lograr una movilidad sostenible mediante la promoción y el fomento del uso del transporte público sobre el transporte privado. 4. Garantizar la transparencia en la gestión del recaudo del sistema. 5. Ofrecer un adecuado nivel de accesibilidad a los diferentes grupos de usuarios. 6. Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de usuarios. 7. Promover la optimización y sostenibilidad financiera de sus operaciones. b. Para los Usuarios del servicio: 1. Contar con un esquema de tarifas sencillo y comprensible que le permita conocer fácilmente el costo de su viaje. 2. Minimizar el costo monetario de su viaje apoyado en un esquema tarifario para varios modos. 3. Mejorar el nivel de servicio. c. Para los Operadores y/u Operadoras autorizadas a la prestación del servicio: 1. Garantizar un buen nivel de servicio y la satisfacción de los usuarios. 2. Recibir los ingresos suficientes para cubrir la inversión, costos de operación y rentabilidad, en función de lo que determine el estudio y considerando que este es un servicio público. 3. Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de usuarios. 4. Reducir los tiempos de embarque de los usuarios, implementando las distintas opciones de pago existentes, en efectivo o pre-pagadas. 5. Promover la optimización y sostenibilidad financiera de sus operaciones. El Administrador del Sistema implementará las políticas, normas y estándares de los mecanismos de control y fiscalización que sean necesarios con el fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos aquí dispuestos, que conlleve la prestación de un servicio de transporte seguro, confiable y de calidad en beneficio de los usuarios”.*

*“Art. IV.2.323.- Esquema de tarifas.- Los tipos de tarifa que podrán ser aplicadas dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito responderán a las características operacionales de cada uno de los Subsistemas que lo componen y a los principios de equidad, accesibilidad, sostenibilidad y bienestar social, brindando facilidad de uso a los usuarios. Para cada uno de los Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros, se especificará el tipo de tarifa conforme el siguiente esquema: a. Tarifa plana o única. b. Tarifa variable por distancia de recorrido. c. Tarifa variable por etapas o transferencias. d. Tarifa por zona. El Administrador del Sistema*

**Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

*Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros implementará herramientas técnicas que promuevan la integración modal y tarifaria en el Distrito Metropolitano de Quito, las mismas que serán de cumplimiento obligatorio para los actores y entidades que forman parte de cada uno de los Subsistemas de Transporte, en el ámbito de sus competencias”.*

*“Art. IV.2.324.- Opciones de pago.- Para el cobro de la tarifa fijada por la prestación del servicio en el Distrito Metropolitano de Quito, el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, para disposición del usuario, podrá disponer la implementación de las siguientes formas de pago: a. En efectivo. b. Medios electrónicos, ya sea, mediante tarjetas sin contacto, boletos de viaje o abonos diarios, semanales o mensuales que permiten cierto número de viajes o viajes ilimitados en una ruta, zona o en todo el Sistema. En ejercicio de esta facultad, el Administrador del Sistema propenderá la implementación de medios electrónicos en todos los Subsistemas de transporte”.*

*“Art. IV.2.325.- Tarifa técnica.- Previa la fijación por parte del Concejo Metropolitano, de las tarifas que el usuario deberá pagar por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Administrador del Sistema, acorde a la política tarifaria definida, ejecutará los procesos de actualización y revisión de 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, del presente Título, a partir de un modelo de negocio basado en la optimización de costos en las operaciones por la incorporación de las ventajas que genera la economía de escala y las prácticas corporativas en la gestión de las obligaciones legales y contractuales. La estructura de costos para el cálculo de la tarifa técnica, deberá ser actualizada periódicamente con la información suministrada por los operadores, órganos y entidades metropolitanas, en función de las características del servicio y los objetivos de cada Subsistema de transporte”.*

*“Art. IV.2.326.- Ajuste de costos.- Con el fin de garantizar el nivel de calidad de servicio ofertado al usuario, el Administrador del Sistema, de forma permanente, actualizará la información relativa a los costos de los componentes que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, conforme los lineamientos de la política tarifaria, para lo cual y previamente, evaluará las condiciones del servicio, el cumplimiento de los indicadores de calidad correspondientes y sujeción a la normativa legal aplicable. Del análisis efectuado y en caso de existir variaciones representativas en la estructura de costos, se pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano a través del informe respectivo, para su resolución al amparo de las disposiciones legales aplicables”.*

*“Art. IV.2.327.- Equilibrio económico financiero.- En la fijación de tarifas dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, el Municipio velará por garantizar el equilibrio económico financiero de la operación y el acceso a tarifas*

Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

*socialmente justas para los usuarios del servicio”.*

*“Art. IV.2.328.- Tarifa Preferencial.- En la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, conforme las disposiciones de orden constitucional y legal, tendrán derecho a tarifas preferenciales: 1. Personas con discapacidad; 2. Estudiantes de nivel básico y bachillerato, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación; 3. Niñas, niños y adolescentes, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación; y, 4. Personas mayores de 65 años. Para efectos de control y acceso a la tarifa preferencial establecida para cada Subsistema, los usuarios deberán presentar obligatoriamente los documentos que justifiquen o acrediten su condición ante los operadores de transporte”.*

*“Art. IV.2.329.- De la aplicabilidad de las tarifas.- Las tarifas fijadas en el Sistema de Transporte Público de Pasajeros serán aplicables de lunes a domingo los 365 días del año, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación, para lo cual los Operadores otorgarán información clara, veraz y oportuna a los usuarios del servicio sobre la fijación y el cobro de las tarifas dispuestas”.*

*“Art. IV.2.330.- Control en el cobro.- Es responsabilidad del Administrador del Sistema y de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio, velar por el cumplimiento en el correcto cobro de las tarifas fijadas, para lo cual se publicará de manera clara, visible y completa los precios que por la prestación del servicio de transporte, el usuario deberá cancelar dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. La evasión en el pago de la tarifa conlleva, desde la imposición de sanciones pecuniarias hasta la expulsión del Sistema de Transporte al usuario infractor, para lo cual se implementarán los debidos mecanismos de control dentro de cada Subsistema”.*

## **SECCION I DEL FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO**

*“Art. IV.2.331.- Del servicio de transporte público.- **El servicio de transporte terrestre es un servicio público, esencial y estratégico que responde a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, estandarización y sostenibilidad ambiental**”.* (Las negritas y el énfasis me pertenecen).

*“Art. IV.2.332.- De la planificación del servicio.- La planificación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito deberá atender a los criterios de accesibilidad, máxima cobertura en el territorio, calidad en la prestación del servicio, disponibilidad y tipología de flota, información de rutas y frecuencias, capacitación a operadores, innovación tecnológica, mejoramiento en los mecanismos de recaudo y atención efectiva a la denuncias, quejas y peticiones de los usuarios,*

**Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

*garantizando un servicio confiable, seguro y de calidad de transporte público. Constituye facultad del Administrador del Sistema el establecimiento y/o modificación de rutas de transporte que garantice el acceso al servicio de transporte público en todo el Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual expedirá los instrumentos de planificación correspondientes que serán socializados con los Operadores para su posterior cumplimiento obligatorio. Así mismo, es potestad del Administrador del Sistema efectuar el debido análisis técnico para el dimensionamiento de la nota vehicular de las Operadoras y su tipología, que permita optimizar el servicio de transporte público, en los casos que así corresponda. La modificación de las rutas deberá ser debidamente socializado con la comunidad y las operadoras”.*

*“Art. IV.2.333.- Del uso de carriles exclusivos.- Para garantizar los niveles calidad del servicio de transporte público de pasajeros, de conformidad al ordenamiento legal vigente, la Autoridad deberá planificar y promover la implementación de carriles para el uso exclusivo del transporte público, cuyos espacios son reservados para la circulación de unidades autorizadas a la prestación del servicio dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y vehículos de emergencia, en los términos previstos en la Ley. La Agencia Metropolitana de Tránsito no podrá autorizar el uso de carriles exclusivos a los vehículos no previstos en la ley. La o el conductor que invada con su vehículo los carriles exclusivos de transporte público de pasajeros, se sujetará a la sanción prevista en el Código Orgánico Integral Penal, para lo cual la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, en el ejercicio de sus competencias, ejercerá el debido control operativo”.*

*“Art. IV.2.334.- De la atención preferente a pasajeros.- Gozarán de atención preferente en el servicio de transporte público las personas con discapacidad, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes. Los Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, en todas sus etapas, dispondrán de áreas y accesos especiales, debidamente señalizados en concordancia con las normas y reglamentos técnicos vigentes, para lo cual, la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, realizará un control efectivo en las terminales, paradas y estaciones respectivas. El Administrador del Sistema determinará el porcentaje de unidades en cada una de las rutas de transporte público que deberán ser adecuadas exclusivamente para garantizar el debido ascenso, traslado y descenso de usuarios con movilidad reducida”.*

*“Art. IV.2.335.- Publicidad de la información.- Las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito y las entidades metropolitanas responsables de la operación de cada Subsistema, deberán publicar de manera clara, visible y completa toda la información relativa a las rutas y frecuencias dentro de todas las unidades autorizadas, terminales y estaciones, según corresponda, y cualquier otro medio adicional de comunicación para garantizar el acceso a la información de su operación por parte de los usuarios, en el formato establecido por el Administrador del Sistema”.*

Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

*“Art. IV.2.336.- De las paradas.- Constituye una obligación de los conductores de las unidades de transporte respetar las paradas y es un derecho y una obligación de los usuarios el hacer uso de ellas para su embarque y desembarque. La Municipalidad por su parte tiene la obligación de mantener una adecuada señalización horizontal y vertical de las paradas; proveer los refugios adecuados, seguros y bien mantenidos para los usuarios; mantener los espacios de paradas libres de la ocupación indebida por parte de otros vehículos; y, generar sistemas de información para el acceso y uso de ellas”.*

*“Art. IV.2.337.- De la flota vehicular.- Las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, de forma previa a su habilitación, deberán encontrarse debidamente homologadas y/o certificadas conforme las disposiciones legales vigentes; tanto su carrocería y chasis deberán cumplir con las normas técnicas INEN que le son aplicables y corresponder a una tecnología de emisiones de al menos Euro III; el Administrador del Sistema velará porque en los procesos de renovación de flota las Operadores habiliten unidades carrozadas en chasis homologados exclusivamente para el servicio de transporte público masivo de pasajeros”.*

*“Art. IV.2.338.- Del Sistema de Recaudo (SIR).- **El SIR tiene como objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, durante la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, cuyo pago se efectuará a través del medio de pago tecnológico definido, en equipos ubicados en las terminales, estaciones o a bordo de las unidades pertenecientes al Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros en las condiciones y características establecidas por la secretaría responsable de la movilidad.** La implementación del SIR integrará a todos los operadores del transporte público, a través del pago de la tarifa con un solo medio de pago electrónico, previamente definido y se efectuará con base a las normas, lineamientos, políticas y criterios de homologación definidos por el Administrador del Sistema. Las Operadoras tienen la obligación de adquirir e instalar los equipos tecnológicos necesarios para el funcionamiento de los Sistemas Inteligentes de Transporte, incluidos aquellos vinculados con el Sistema Integrado de Recaudo y de mantenerlos en funcionamiento, conservarlos y reponerlos de conformidad con las determinaciones contenidas en los instrumentos de planificación y técnicos; y, en los manuales y procedimientos operativos emitidos por el Administrador del Sistema”. (Las negritas y el énfasis me pertenecen).*

*“Art. IV.2.339.- Caja común y cámara de compensación.- Para la administración centralizada de los recursos provenientes del recaudo de la tarifa, es obligatorio el modelo de gestión por caja común al interior de cada una de las Operadoras y de cámara de compensación para todos los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, de acuerdo a los estándares y procedimientos establecidos por el Administrador del Sistema”.*

*“Art. IV.2.340.- De la gestión administrativa de los Operadores.- Para la prestación del*

**Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

*servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, los Operadores adoptarán una organización administrativa idónea y adecuada, estableciendo mecanismos de control interno que garanticen la calidad de su gestión administrativa, así como de su información financiera y contable. Los Operadores deberán cumplir con los siguientes estándares mínimos en lo que respecta a su gestión administrativa, financiera y operativa, que deberán ser incluidos en los Contratos de Operación respectivos, conforme las herramientas técnicas emanadas desde el Administrador del Sistema: a. Ajustar su actividad empresarial, en todo momento y en toda materia, al Régimen Jurídico Aplicable, a cooperativas, compañías y otras formas reconocidas en la Constitución y la ley. b. Introducir en su gestión administrativa, financiera y operativa mecanismos que le permitan estandarizar procesos, especialmente en lo que respecta a la calidad del servicio, al control interno y la adopción de mecanismos de cobertura y la mitigación de riesgos. c. Implementar las prácticas y medidas de seguridad necesarias para el adecuado desarrollo de la operación, debiendo establecer controles internos para verificar su cumplimiento. d. Proveer al Administrador del Sistema de toda la información que se relacione con la operación y que le sea solicitada de forma oportuna. e. Propender que los conductores, personal de mantenimiento y operativo asignado a la operación, participen de manera permanente y continua, en los programas de entrenamiento y capacitación dispuestos por el Administrador del Sistema. f. En general cumplir con el modelo de gestión de caja común establecido por el Administrador del Sistema de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, específicamente en la estructura organizacional mínima que debe tener, basándose entre otros, en los siguientes aspectos: i. Administración de los recursos de la Operadora. ii. Planificación y gestión operacional a cargo de la Operadora, responsable de administrar la flota habilitada para cumplir los índices operacionales dispuestos por el Administrador del Sistema. iii. Mantenimiento de la flota de vehículos, preventivo y correctivo. iv. Administración de la recaudación en el cobro de la tarifa. v. Seguimiento y control operacional. vi. Distribución de ingresos. Constituye obligación del Administrador del Sistema velar por el cumplimiento de los estándares aquí dispuestos, de tal forma que fortalezca la gestión empresarial de los Operadores de transporte público de pasajeros. Su inobservancia, al constituirse como indicador de calidad, será causal para la apertura del expediente administrativo de sanción correspondiente”.*

*“Art. IV.2.341.- Promoción ambiental.- El Administrador del Sistema establecerá un plan de incentivos que prevea, entre otros, la circulación en sitios de tratamiento especial y con alta demanda, a los operadores del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros que adquieran vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente. En el Subsistema de Transporte Metrobús Q, para las unidades de capacidad intermedia que operan en las rutas troncales, se dará prioridad a la adquisición de vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente”.*

Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

## **SECCION II DE LOS ESTANDARES DE CALIDAD**

*“Art. IV.2.342.- Indicadores de calidad.- Sin perjuicio de los parámetros de calidad que las Operadoras deben garantizar conforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la normativa local vigente, para el mejoramiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, las Operadoras, con sus conductores/conductoras y personal administrativo, de los Subsistemas de transporte público de pasajeros, aplicarán obligatoriamente los siguientes indicadores de calidad del servicio: 1. Trato al usuario, garantizando la seguridad de los pasajeros y del personal a bordo en las unidades de transporte 2. Comodidad del usuario buscando alcanzar y mantener un estándar de confort en un máximo de número pasajeros por metro cuadrado. 3. Estándares de operación, bajo el cumplimiento de los índices operacionales consignados en los respectivos Contratos de Operación suscritos con el Administrador del Sistema, por parte de las Operadoras autorizadas, beneficiarios de las habilitaciones operacionales, conductores y/o conductoras designados. 4. Información al Usuario de forma clara y oportuna. 5. Respeto a las paradas por parte de los conductores y/o conductoras designadas, para el embarque y desembarque de pasajeros. 6. Cumplimiento de estándares ambientales aplicables en el Distrito Metropolitano de Quito. 7. Cumplimiento de estándares de conducción y capacitación del personal operativo y administrativo, de manera obligatoria, permanente y continua, con una asistencia mínima del 80%. 8. Embarque, traslado y desembarque seguro de las personas con movilidad reducida, los mismos que serán de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores. 9. Las demás que así disponga el Administrador del Sistema.*

*Es obligación y derecho del Administrador del Sistema, a través de su delegado, velar por el cumplimiento de los indicadores de calidad aquí previstos, para lo cual implementará las herramientas tecnológicas necesarias y ejecutará los mecanismos de control y evaluación, en los términos definidos en el Anexo que forma parte integrante del presente Título. El incumplimiento de uno de los indicadores de calidad dispuestos en el presente artículo serán la base para la determinación de sanciones; por su parte, el cumplimiento de aquellos será la base para la implementación de incentivos por parte del Administrador del Sistema; éste último será el responsable de determinar la calificación mínima que deberán obtener las Operadoras para prestar el servicio de transporte público, debiendo evaluar anualmente la base de la calificación de tal forma que garantice la implementación progresiva de mejoras”.*

*“Art. IV.2.343.- De la percepción de la calidad.- Con el fin de medir la satisfacción del usuario durante la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Administrador del Sistema llevará adelante encuestas sistemáticas y de forma anual, dirigidas a evaluar el desempeño y mejoras implementadas por los Operadores de los Subsistemas de Transporte Público, cuyos resultados serán publicados para conocimiento de la ciudadanía en general y serán notificados para conocimiento de la máximas autoridades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito”.*

**Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

*“Art. IV.2.345.- De los incentivos.- El Operador se hará acreedor a incentivos por desempeño cuando la ponderación entre los indicadores de calidad, califique su nivel de operación dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, con los puntajes que conforme al Instructivo de aplicación, den lugar a los incentivos correspondientes. Dicha calificación evaluará el desempeño del Operador respecto de los índices de calidad establecidos en el presente Título, así como la incorporación de mujeres como conductoras u operadoras del servicio, y comparativamente respecto del desempeño de los demás operadores del Sistema; la calificación se asignará al desempeño evaluado anualmente durante todo el plazo del Contrato de Operación suscrito con el Administrador del Sistema, dando prioridad a aquellas operadoras que cuenten con los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros dentro de sus activos, como un mecanismo de estímulo a la organización empresarial”.*

#### **1. Antecedente:**

El Concejo Metropolitano con fecha 29 de marzo de 2019, expidió el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito en el artículo IV.2.313; Capítulo I: Generalidades; Título XIII: De la Política Tarifaria Aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial, establece la Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. El artículo IV.2.320 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; Libro IV.2: De la Movilidad; Libro IV: Del Eje Territorial del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito señala que, la estructura tarifaria será determinada por el Concejo Metropolitano en ejercicio de sus facultades, el mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos productos del recaudo. La Disposición Transitoria Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 201, disposición actualmente vigente en virtud de lo establecido en la Disposición Derogatoria del Código Municipal sancionado el 29 de marzo de 2019, dispone a la Secretaría de Movilidad realizar varias acciones tendientes a fortalecer el transporte público de Quito y formular la estructura tarifaria que deberá ser puesta en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación y promulgación.

El Distrito Metropolitano de Quito debido a sus características geográficas y a su constante expansión urbanística presenta una alta demanda de transporte público como una solución alternativa al uso intensivo de los vehículos particulares. Este requerimiento por parte de la población ya no solo se remite al aumento de la flota y rutas de cobertura, sino una necesidad de reducción en los tiempos de recorrido que, debido al crecimiento expansivo de la ciudad, ha generado distancias cada vez más grandes y con ciertas dificultades de acceso en poblaciones que presentan aumento demográfico. Como dato



**Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

referencial, el 70% de la población del Distrito Metropolitano de Quito usa el transporte público como modo de movilización motorizado, por lo que optimizar el Sistema de Transporte Público del DMQ, generará beneficio a la mayoría de la población.

### **1. Análisis técnico:**

En el Subsistema Metrobús-Q, se producen 1'000.000 (un millón) de viajes, en día laborable, estos datos son importantes en una población de 2'781.641 habitantes en el Distrito Metropolitano de Quito, por lo que desarrollar un sistema de transporte adecuado, con buen servicio y que dé cumplimiento a las necesidades de la población, es un eje de acción prioritario de la Municipalidad que paralelamente busca aumentar el porcentaje de población usuaria del transporte público, en detrimento del uso indiscriminado del vehículo particular, debido a las eficiencias sostenibles en la movilidad que este modo de transporte representa.

Para el efecto, se ha determinado que es imprescindible implementar el proyecto del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ) conceptualizado por la Secretaría de Movilidad sobre la base de la Primera Línea de Metro de Quito que se encuentra en su etapa final de construcción, misma que ha sido definida como el eje fundamental de ese sistema, el cual permitirá instaurar un cambio estructural que concretará sustancialmente el mejoramiento tangible del servicio de transporte público en el DMQ.

La implementación del SITP-DMQ, que involucra a todos los subsistemas de transporte público, implica un proceso de implementación definido por fases, incluyendo la realización de estratégicas actividades previas que permitirán viabilizar dicha ejecución. Este concepto se concretará con la aplicación de un nuevo modelo de gestión y la implementación de los componentes tecnológicos fundamentales como los sistemas inteligentes de transporte (SIR, SAE Y SIU), y la aprobación de la estructura tarifaria correspondiente.

El SITP-DMQ corresponde a un complejo proceso de realización, en el que la Empresa Publica Metropolitana de Transporte de Pasajeros, estará involucrada en una serie de acciones previas que permitan viabilizar la integración tarifaria y operacional, dichas acciones guardarán directa relación con las definiciones que se generen desde niveles el nivel legislativo y ejecutivo, citándose entre las principales las siguientes:

Definición del Modelo de Gestión para la implementación del SITP-DMQ.

Aprobación y sanción de la norma metropolitana que defina la Estructura Tarifaria.

Proceso de definición e implementación de los sistemas inteligentes de transporte (SIR, SAE, y SIU), de las empresas públicas metropolitanas: Metro y Transporte de Pasajeros de Quito, de acuerdo a las directrices y parámetros técnicos definidos por la Secretaria de Movilidad.

Así también, se considerará el proceso de implementación de la reestructura de la red de servicio de transporte público de superficie y conformación de las entidades

**Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

técnico-financieras de soporte al SITP-DMQ, definidas en la norma metropolitana correspondiente: Fideicomiso del SITP-DMQ, Fondo Metropolitano de Movilidad, Autoridad Única de Transporte Público.

Las fases de integración que se deberán implementar de manera secuencial, establecen una etapa inicial denominada Fase Primera de Integración en la que, en su primera etapa, los servicios prestados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito y la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito se complementarán, considerando la implementación de los sistemas inteligentes de transporte (SIR, SAE, SIU). Para tales efectos se establece que la EPMTQP defina un plan de optimización y eficiencia que contenga lo siguiente:

Reestructuración del modelo de gestión de los servicios de alimentación y troncales, conforme los criterios de eficiencia y optimización dispuestos y aprobados por el Administrador del Sistema.

Planificación operativa de reestructuración de los servicios de transporte público con base en el Plan emitido por la Secretaría de Movilidad y en coordinación con los diferentes operadores de los subsistemas de transporte, en función del inicio de operación de la Primera Línea de Metro.

La Secretaría de Movilidad establecerá los mecanismos que permitan verificar y validar el cumplimiento de los niveles de calidad de servicio aquí dispuestos.

En este sentido la Secretaría de Movilidad ha considerado oportuno establecer la red de servicios que se detalla a continuación, para la gestión de la EPMTQP señalando que su implementación es fundamental en concordancia con el criterio de complementariedad, en el que los subsistemas optimicen su operación reduciendo potenciales escenarios de competencia:

[IMAGE]

A partir de dicha definición se ha desarrollado una proyección de kilómetros totales de operación, que se presenta a continuación:

[IMAGE]

### **3.1 Estructura Tarifaria Para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros De Quito:**

La estructura tarifaria, es decir el conjunto de las diferentes tarifas a aplicarse en los servicios de transporte público del DMQ, tiene relación directa con las fases definidas en el Plan de Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ (SITP-DMQ), en dos partes:

- Tarifas propuestas sin integración entre los diferentes subsistemas; y;
- Tarifas propuestas en las condiciones de integración de los tres subsistemas de transporte, definidos para el DMQ.

Oficio Nro. EPMTQP-GG-2020-0600-O

Quito, D.M., 15 de octubre de 2020

### 1. Costos promedio proyectados EPMTQP-Subsistema Metrobús Q

Los costos de operación para el servicio brindado por la EPMTQP, contienen una referencia vinculada a la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, así como con la incorporación de flota cero emisiones, de igual manera se ha registrado variaciones fruto de dichos procesos, éstos ha sido puestos a consideración del equipo técnico que ha desarrollado los cálculos para los escenarios de la tarifa integrada del SITP-DMQ.

#### 1. Conclusiones

Un sistema integrado de transporte en la ciudad, generará una interacción conjunta más eficiente, produciendo un mejor resultado global que a la vez también mejorará el estado y la calidad de los servicios de cada Subsistema.

Llevar a cabo una integración eficiente no sólo necesita una cooperación suficiente entre las diferentes entidades involucradas, sino también un enfoque global de las diferentes dimensiones que componen el sistema. Aun cuando el consumidor perciba el sistema como un elemento único, estos elementos constituyen la clave para una integración exitosa.

En ese sentido, la adopción de un enfoque sistémico, facilitará una integración óptima y eficiente, de la cual pueden surgir varios beneficios sociales:

- Una reducción de los efectos negativos – congestión, contaminación, ruido, accidentes – causados por el uso excesivo del vehículo privado;
- Una alternativa eficiente, confiable y fácil de utilizar frente al vehículo privado;
- La posibilidad de encontrar el mejor balance entre el bienestar de los usuarios y los costos de operación del sistema.

Es preciso señalar que un ajuste tarifario, y su inmediata aplicación, permitirá que la EPMTQP pueda acortar la brecha existente entre los costos generados por la prestación de un servicio integrado que permite diferentes etapas y requiere de infraestructura y servicios complementarios, a diferencia del subsistema convencional y los ingresos operacionales, los mismos que se han visto significativamente afectados por las condiciones actuales.

#### 1. Recomendaciones

Generar las articulaciones correspondientes a efecto de alcanzar una definición favorable a la propuesta de implementación del SITP-DMQ.

Con la finalidad de reducir el impacto generado por las condiciones actuales de la demanda, es imprescindible que el ajuste tarifario sea implementado a partir de la aprobación de la Ordenanza, en los servicios de la EPMTQP.

**Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

Se determina necesario coordinar procesos de fiscalización y control operativo, con miras a verificar que las condiciones analizadas para un ajuste tarifario se ejecuten efectivamente.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

*Documento firmado electrónicamente*

Abg. Andrea Cristina Flores Andino  
**GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE  
TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO**

Copia:

Señor Doctor  
Jorge Homero Yunda Machado  
**Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito**

Señor Licenciado  
Guillermo Eugenio Abad Zamora  
**Secretario de Movilidad**

Señora Abogada  
Glenda Patricia Andrade Baroja  
**Asesora de Despacho**

Señor  
Santiago Omar Cevallos Patino  
**Concejal Metropolitano**

Señora Abogada  
Monica Sandoval Campoverde  
**Concejala Metropolitana**

Señora Magíster  
Analfa Cecilia Ledesma García  
**Concejala Metropolitana**

Señor Abogado  
Eduardo Hussein Del Pozo Fierro  
**Concejal Metropolitano**

Señora Licenciada

**Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2020-0600-O**

**Quito, D.M., 15 de octubre de 2020**

Fanny Elizabeth Rodriguez Jaramillo  
**Servidora Municipal**

Señor Abogado  
Nelson Clemente Calderón Ruiz  
**Secretario de Comisión**

Dunker Morales Vela  
**Procurador Metropolitano**

Señor Ingeniero  
Edison Santiago Yáñez Romero  
**Gerente General Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito**