

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Una de las claves del proceso de transformación y modernización del Distrito Metropolitano de Quito es la reconfiguración de su Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros, con el propósito de que garantice y provea a todos los habitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad; siendo obligación de todos los participantes del Sistema arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para conseguir que los servicios y los elementos físicos, operativos y financieros se integren.

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

La Secretaría de Movilidad, rectora en materia de movilidad, ha establecido que el 73% de la población usa el transporte público como modo de movilización motorizado, por lo que mejorar y ordenar el Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, supone realizar mejoras en beneficio de la mayoría de la población.

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

La implementación de la integración de los subsistemas de transporte público: Metro de Quito, Metrobús-Q, Transporte Convencional, Quito Cables y otros que se crearen, es un proyecto que pretende la reestructuración del sistema actual, dando lugar a un nuevo modelo funcional y un cambio en la movilidad de la población. Se trata de un proyecto de ciudad hacia el mejoramiento de la calidad del servicio de transporte público en beneficio de toda la ciudadanía.

La integración aportará al desarrollo de la ciudad al generar un conjunto de beneficios, cuyos aspectos más visibles son los siguientes:

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

El diseño, planificación e implementación de la integración, con su infraestructura y equipamientos, se dará de forma progresiva, conforme el cronograma definido por el Administrador del Sistema, entendido éste en los términos previstos en el Código Municipal, como la Secretaría de Movilidad, lo cual responde a la necesidad de implementar una integración ordenada, privilegiando a aquella que corresponde a los subsistemas metropolitanos, esto es, a la Primera Línea del Metro y al subsistema Metrobús-Q; luego, una segunda fase de integración entre los primeros subsistemas ya integrados y el subsistema de transporte convencional urbano, combinado y rural; y, finalmente, la integración entre el subsistema Quito Cables y cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare, incluyendo aquí, por ejemplo, el sistema metropolitano de bicicleta pública.

Como fase previa a la integración, la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la suscripción de adendas a los contratos de operación suscritos con las Operadoras de Transporte Terrestre Público de Pasajeros, en el ámbito intracantonal, urbano, rural y combinado en los cuales se incorporarán obligatoriamente: 1. Índices de calidad para su real mejora y régimen de incumplimientos; 2. Evaluación del servicio; 3. Condición de sujetarse a la implementación del Plan de Reestructuración de Rutas; y, 4. Temporalidad sujeta a la suscripción de los nuevos contratos de operación, luego de la asignación de las nuevas rutas.

Dentro de este proyecto se prevé como una herramienta imprescindible de cambio, la ejecución del Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio, la cual se concretará a través de la asignación de rutas mediante concursos públicos en los que podrán participar operadoras privadas y públicas, nacionales y extranjeras.

La optimización de los costos de operación del sistema es otro objetivo que se sustenta en la estructuración de una red integrada, que provea de manera eficiente los mismos y que considere a la Primera Línea del Metro de Quito como el eje fundamental de esta red; reestructurando los servicios troncales y alimentadores, considerando el principio de complementariedad y el necesario proceso de optimización del actual Subsistema Metrobús-Q; y, respecto de las rutas que se diseñen para el subsistema convencional, se propenderá a que éstas sean transversales y complementarias, debiendo obligatoriamente alimentar a los subsistemas Metrobús-Q y Metro de Quito.

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

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

La integración física, tarifaria y operacional de todos los subsistemas del transporte de pasajeros, exige el establecimiento de un régimen tarifario aplicable a ésta, para lo cual resulta necesario considerar lo siguiente:

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

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

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

El artículo IV.2.320 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, menciona que la estructura tarifaria será determinada por el Concejo Metropolitano en ejercicio de sus facultades, mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos producto del recaudo, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros. En concordancia con lo dicho, el artículo IV.2.325 del mismo cuerpo normativo, señala que para dicho fin, el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros será el responsable de actualizar y revisar la estructura de costos que permita calcular la tarifa técnica referencial en cada Subsistema y que cubra los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores del sistema de transporte público, bajo los principios establecidos en el artículo IV.2.321 ibídem.

El Código Municipal define i. la tarifa técnica como el 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; ii. la tarifa plana o única como el rubro o precio fijo por viaje realizado, cuyo empleo puede limitarse a una ruta, un Subsistema o a una red completa de transporte público; iii. la tarifa variable por distancia de recorrido como el 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; y, iv. la tarifa variable por etapas o transferencias como el 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, tarifa que implica la integración tarifaria de los diferentes Subsistemas.

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

A partir de ésta se obtiene la tarifa técnica con un costo por transferencia; la cual establece una tarifa base menor a la tarifa plana, para cada uno de los subsistemas, que sería la que pagarían los usuarios que realizan su viaje en una sola etapa (70% de los usuarios de transporte de la ciudad de Quito). El costo de la transferencia resulta ser el valor que se requiere para llegar al total que debe obtenerse por el recaudo en los subsistemas que se integran, el cual sería pagado por los usuarios que realizarían dos o más transferencias (30% de los usuarios de transporte de la ciudad de Quito), que en muchos casos son quienes viven en zonas más alejadas con bajos niveles de ingreso.

La Secretaría de Movilidad ha informado que los viajes diarios realizados en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito son efectuados en un 70% en una etapa o transferencia, el 25% en dos etapas o transferencias; y, el 5% en tres o más etapas o transferencias, en virtud de ello, como rectora en la materia, recomienda que el tipo de tarifa más conveniente a aplicarse en la ciudad de Quito, cuando se implemente la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros, contando con un sistema integrado de recaudo, es la denominada "Tarifa Variable por etapas o transferencias", según la definición prevista en el artículo IV.2.315 del Código Municipal.

La tarifa variable con cobro adicional opera de la siguiente forma: si el usuario efectúa un viaje de una sola etapa (mono - operador), el pago corresponderá a la tarifa base de cualquiera de los subsistemas de transporte; si requiere realizar una etapa adicional en su viaje, efectuando una primera transferencia a una unidad del mismo u otro subsistema de transporte (multi - operador), deberá pagar un valor adicional menor a la tarifa base, en una ventana de tiempo determinada¹ por el Administrador del Sistema.

La tarifa variable por etapa o por transferencias constituye una alternativa que beneficia tanto a la población que realiza un viaje sin transferencias (viaje mono-operador); como a la población que efectúa su viaje con una o más transferencias (viaje multi-operador), valores de tarifa que no superarían los

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

valores que actualmente pagan los usuarios que realizan más de una transferencia para llegar a su destino final. No se considerarán pagos adicionales por transferencia cuando los usuarios hagan transbordo desde los buses alimentadores a la troncal del mismo corredor o viceversa.

Con el objeto de que la operación del subsistema convencional sea sostenible, la Secretaría de Movilidad ha realizado un ejercicio proyectado que actualizaría la tarifa al usuario, en una primera fase de USD. \$ 0,25 a USD. \$ 0,35, y en una segunda fase la que corresponda al sistema integrado. Esta tarifa propuesta entraría en vigencia luego de la firma de las adendas a los contratos de operación y nuevas autorizaciones establecidos en esta ordenanza y del cumplimiento de los indicadores de calidad de servicio de transporte público, con una validez para el subsistema convencional, así como para el Subsistema Metrobús-Q.

Para la definición de la tarifa en la primera fase de integración entre los subsistemas Metro y Metrobús-Q, es decir para el inicio de operación del Metro de Quito, la Secretaría de Movilidad juntamente con la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, elaboró un modelo de cálculo tarifario específico para el efecto. Los resultados de este cálculo se plasmaron en cuatro escenarios constantes en los informes emitidos por la Secretaría de Movilidad y constantes en el expediente, siendo el escenario No. 3 el recomendado por las instancias técnicas a aplicarse para esta fase. Dicho escenario establece que la tarifa base para utilizar el Metro sea de \$0.45 y de \$0.15 para integrarse con los corredores del Subsistema Metrobús-Q administrado por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros; mientras que la tarifa base para este subsistema Metrobús-Q sea de \$0.35 y el valor por la transferencia al Metro sea de \$0.25. Consecuentemente la tarifa total de integración tendría un valor de \$0.60. Cabe indicar que, conforme lo ha informado la Secretaría de Movilidad, esta tarifa no cubre todos los costos operacionales de los dos subsistemas integrados, debido a que la demanda esperada en el subsistema Metro, no alcanza la demanda prevista, lo cual se concretará con la integración de todos los subsistemas en la siguiente fase. Por lo tanto, la Municipalidad deberá cubrir las diferencias no cubiertas por la recaudación de la tarifa a través de los mecanismos que resultaren necesarios para garantizar la sustentabilidad y continuidad de la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

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

Finalmente, con el objetivo de viabilizar la integración es imprescindible contar con un Sistema Integrado de Recaudo - SIR, definido en el artículo IV.2.234 del Código Municipal, en el que se determina que éste servirá para implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa a través de medios tecnológicos; el cual integrará a todos los operadores del transporte público, a través del pago de la tarifa con un solo medio de pago electrónico.

De ahí que, esta ordenanza establezca que a partir de la Primera Fase de Integración la forma de cobro o pago de la tarifa en los servicios que se integren en esta fase, esto es, Metro y Metrobús-Q, se realizará mediante el Sistema Integrado de Recaudo y una vez implementada la Segunda Fase de Integración, el SIR también será la única herramienta de recaudo en el transporte convencional, para lo cual los operadores deberán implementar medios de pago tecnológicos, garantizando la interoperabilidad de éstos con el Sistema Integrado de Recaudo.

Como quedó explicado, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es titular de la competencia exclusiva en materia de planificación, regulación y control en materia de tránsito y transporte terrestre en su jurisdicción territorial, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, resultando necesario contar con una estructura adecuada y favorable a la integración de los subsistemas de transporte público, la cual requiere de una organización sistémica que sea concordante con su naturaleza intermodal que implica la integración tarifaria.

Por tales consideraciones y de conformidad con las facultades que le atribuye el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, le corresponde al Concejo Metropolitano de Quito, conocer y aprobar la Ordenanza Metropolitana que establece la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los Informes No. de la Comisión de Movilidad

CONSIDERANDO:

- Que,** el numeral 3 del artículo 47 en concordancia con el numeral 4 del artículo 37 de la Constitución de la República («Constitución»), reconoce a las personas con discapacidad y adultas mayores, rebajas en los servicios públicos y en los servicios privados de transporte y espectáculos;
- Que,** de acuerdo con el numeral 25 del artículo 66 de la Constitución, se reconoce y garantiza a las personas, el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad;
- Que,** el artículo 240 de la Constitución señala que *“Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. (...)”*;
- Que,** el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, en concordancia con el artículo 266 ibidem, establece que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tienen la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio;
- Que,** el artículo 313 de la Constitución dispone: *“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”*;
- Que,** el segundo inciso del artículo 314 de la Constitución determina que el Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. Además de ello, el mismo artículo indica que, el Estado

dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos y establecerá su control y regulación;

Que, el literal e) del artículo 55 del del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD») dispone: “*Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: (...) e) Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras...*”;

Que, los literales b) y q) del artículo 84 del COOTAD, prevén como funciones del gobierno descentralizado municipal: “... b) *diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales; (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio...*”;

Que, el artículo 85 del COOTAD manifiesta que los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que puedan ser asumidas de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que se les asigne;

Que, el literal a) del artículo 87 del COOTAD señala que al Concejo Metropolitano le corresponde: “*a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones (...)*”;

Que, el segundo inciso del artículo 130 del COOTAD referente al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte señala en su inciso segundo que, a los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal;

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

Que, los literales c), h) y k) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus competencias: “*(...) c) Planificar, regular y controlar las*

actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; (...) h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector; (...) k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales”;

Que, el artículo 47 de la LOTTTSV determina que: “El transporte terrestre de personas animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas”;

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

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

Que, el artículo 55 de la LOTTTSV determina que: “El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.”;

Que, el artículo 65 de la LOTTTSV señala que “El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal,

interprovincial, intrarregional, intraprovincial e internacional"; en armonía con lo dispuesto en el artículo 66 *ibídem*, que define al servicio de transporte público intracantonal, como aquel que opera dentro de los límites cantonales y por ende le corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;

Que, el literal a) del artículo 75 de la LOTTTSV señala que: *"Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda: a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, para el ámbito intracantonal..."*;

Que, el primer inciso del artículo 76 de la LOTTTSV, señala que *"El contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley; así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas. El contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el Reglamento."*;

Que, la LOTTTSV en el artículo innumerado, incorporado luego del artículo 87 sobre la contratación de servicios de transporte terrestre dispone: *"La contratación de un servicio de transporte terrestre es exclusivo de las operadoras debidamente autorizadas por el organismo de tránsito competente, al amparo de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento General de aplicación y sus reglamentos específicos. Queda prohibida la contratación de servicios de transporte terrestre a personas naturales, así como, la contratación de quienes oferten el servicio sin el título habilitante respectivo."*;

Que, el artículo 201 literales a), e) y f) de la LOTTTSV, determina que los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a: *"a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente; (...) e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y, f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos"*;

Que, el numeral 1 del artículo 60 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (*«RLOTTTSV»*) determina que el servicio de transporte intracantonal es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas),

servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales);

- Que,** el artículo 66 del RLOTTTSV determina que: *“Contrato de operación: es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales y acorde al proyecto elaborado, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas en los ámbitos y vehículos definidos en el artículo 63 de este Reglamento”*; en armonía con lo dispuesto en el artículo 76 del reglamento ibídem que establece los requisitos mínimos que deben contener los contratos de operación;
- Que,** el artículo IV.2.1 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito (*«Código Municipal»*) establece al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros como el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y promover a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, el que de conformidad con el art. IV.2.3 *ibídem* se organiza en cuatro subsistemas: (i) el subsistema de transporte masivo de pasajeros denominado “Metro de Quito”; (ii) el subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos denominado “Metrobús-Q”; (iii) el subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, denominado “Transporte Convencional”; y, (iv) el subsistema de transporte público de pasajeros por cable, denominado “Quito Cables”;
- Que,** los numerales 1, 2 y 3 del artículo IV.2.6 del Código Municipal señala: *“1. Es deber y obligación de las y los Participantes del Sistema arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para conseguir que los servicios y los elementos físicos, operativos y financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se integren; 2. El Administrador o Administradora del Sistema es responsable de determinar el calendario, horario y mecanismos de integración de los distintos componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con carácter mandatorio para todos los Participantes del Sistema. 3. El Administrador o Administradora del Sistema expedirá los instrumentos de planificación y técnicos que, entre otros aspectos, permitan la incorporación de herramientas tecnológicas de control y evaluación, recaudación y, en general, cualquier otra que permita la mejora de los procesos vinculados con la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.”*;

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

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

Que, el artículo IV.2.316 del Código Municipal dispone: *"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";*

Que, el artículo IV.2.320 del Código Municipal dispone que la estructura o régimen tarifado al que se sujetarán los usuarios por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro del Distrito Metropolitano de Quito será el determinado por el Concejo Metropolitano, en ejercicio de sus facultades, el mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos producto del recaudo, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;

Que, el artículo IV.2.323 del Código Municipal establece los tipos de tarifa que podrán ser aplicados dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito;

Que, el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en su segunda parte: II Quito Ciudad Inteligente – La Movilidad, factor de articulación, dentro de la política M1, Objetivo 1.1 determina: *"Se utilizará el Transporte Público - TP como medio preferente de desplazamiento, mediante un sistema integrado masivo de transporte con altos niveles de calidad y eficiencia, donde el Metro será el eje estructurador, siendo sus mayores atributos la disminución del tiempo de viaje, conectividad y cobertura";*

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador, artículos 8, numeral 1, y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 87 literal a) y 322 del Código Orgánico de Organización, Autonomía y Descentralización.

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Artículo 1.- Incorpórese a continuación del Capítulo IV del Título I Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Libro IV.2 De la Movilidad del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente capítulo:

CAPÍTULO (...)

DE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

SECCIÓN I

GENERALIDADES

Artículo (...). - **Objeto.** - El presente capítulo tiene por objeto establecer el marco jurídico de la integración de los subsistemas que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con el fin de, entre otros, mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, garantizar la mayor cobertura del servicio de transporte público dentro del Distrito Metropolitano de Quito y la movilidad, a través de la implementación de servicios públicos de calidad, accesibles, seguros, inteligentes, eficientes y respetuosos con el ambiente.

Artículo (...). - **Componentes de la integración.** - La integración física, tarifaria y operacional se aplicará a los elementos y/o componentes operacionales vinculados a los Subsistemas de Transporte Convencional, Metrobús-Q, Metro de Quito, Quito Cables y otros que se crearen.

Artículo (...). - **Elementos y sujetos de la integración.** - En el marco de esta integración intervendrán los siguientes sujetos y elementos:

1. Administrador del Sistema.
2. Estructura tarifaria.
3. Administrador de los ingresos operacionales y no operacionales.
4. Unidades de gestión operacional.
5. Fiscalización de la operación.
6. Subsistemas de transporte público.
7. Operadores de los subsistemas de transporte público.
8. Sistemas inteligentes de transporte (SIR, SAE, SIU).

9. Infraestructura y equipamientos.

Artículo (...). – **Del diseño, planificación e implementación de la integración.** - El diseño, planificación e implementación de la integración, con su infraestructura y equipamientos se dará de forma progresiva y responderá a criterios de accesibilidad, equidad y perspectiva de género, debiendo precautelar y garantizar la conectividad, seguridad y libre movilidad de personas con movilidad reducida, grupos de atención prioritaria, mujeres, niños y niñas, sin discriminación de ningún tipo. El Administrador del Sistema diseñará estrategias permanentes con el fin de erradicar prácticas y hechos que limiten la oportunidad de acceder a los servicios integrados, para su ejecución obligatoria en cada uno de los subsistemas.

Artículo (...). – **De la prestación del servicio sin integración.** – La prestación del servicio de transporte público, antes de la integración de los subsistemas, estará sujeta a la suscripción de adendas a los contratos de operación vigentes, en los cuales se incorporarán obligatoriamente: i. Índices de calidad para su real mejora y régimen de incumplimientos; ii. Evaluación del servicio; iii. Condición de sujetarse a la implementación del Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ, cuya asignación se realizará a través de concurso público, en los términos dispuestos en el Código Municipal; y, iv. Temporalidad sujeta a la suscripción de los nuevos contratos de operación dispuestos en el artículo que regula la prestación del servicio integrado.

Las operadoras que por cualquier razón no suscribieren las adendas a los contratos de operación vigentes se someterán a la tarifa vigente a la fecha de celebración de los contratos de operación originales. El Administrador del Sistema definirá las rutas y frecuencias a las que deberán someterse dichas operadoras, en función de las necesidades y los instrumentos de planificación.

SECCIÓN II

DE LA INTEGRACIÓN

Artículo (...)- Integración física. - La integración física del transporte público consiste en la articulación que se produce en la infraestructura especializada existente y su entorno inmediato para que los transbordos o transferencias entre los sistemas y subsistemas de transporte público se realicen de manera segura, coordinada, rápida e informada.

Artículo (...) **Integración tarifaria.** - La integración tarifaria consiste en la adopción de una estructura de pagos de los servicios, a través de la utilización de varios medios tecnológicos para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios, que bajo especificaciones técnicas únicas sean totalmente interoperables con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), con la finalidad de facilitar la accesibilidad y disminuir los costos del servicio de transporte, así como lograr la eficiencia en la recaudación y disponer de mejores niveles de

información para la planificación del Sistema.

Artículo (...). - **Integración operacional.** - La integración operacional comprende a la interconexión de los diferentes subsistemas de transporte público que deberán gestionarse de manera centralizada en un entorno intermodal.

Artículo (...). - **Proceso de integración.** - El proceso de integración física, tarifaria y operacional se realizará de manera progresiva, para lo cual el Administrador del Sistema, será el responsable del cumplimiento del cronograma de implementación de las fases de integración, previsto en el anexo No. 01 de la presente Sección.

La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:

1. **Fase Primera de Integración:** Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q.
2. **Fase Segunda de Integración:** Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,
3. **Fase Tercera de Integración:** Integración del subsistema Quito Cables y cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.

Artículo (...). - **De la prestación del servicio integrado.** - Cuando el servicio se brinde por gestión delegada por operadoras privadas, estará condicionado a la suscripción de contratos de operación, cuyo contenido se ajustará a lo previsto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento general de aplicación y contendrá los siguientes lineamientos mínimos y obligatorios:

- i. Zonas de operación constituidas por los elementos y/o componentes vinculados con los corredores troncales y rutas (en sus diversos tipos) que, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador del Sistema, están implementados o se llegaren a implementar;
- ii. Indicadores de desempeño y sus sanciones, al menos de: (i) el índice de regularidad para controlar la cantidad de servicios del plan operacional; (ii) el índice de puntualidad para controlar que los servicios se hayan realizado en itinerarios y frecuencias; y, (iii) el grado de satisfacción en base a encuestas sobre la calidad de los servicios realizadas a los usuarios; y,
- iii. Condiciones para la gestión administrativa, laboral, financiera, operativa y ambiental de las operadoras para cumplir con el régimen jurídico aplicable.

Para la verificación del cumplimiento de estas condiciones, la Secretaría de Movilidad realizará controles globales a las operadoras a fin de confirmar el cumplimiento de obligaciones tributarias y laborales; y, controles individuales aleatorios en el caso de que los socios sean los que generan la relación de dependencia con los trabajadores.

El contrato será revisado en el evento de que existan nuevas tecnologías o parámetros de calidad del servicio que serán desarrollados en el propio contrato.

Cuando el servicio se brinde por gestión directa, a través de las empresas públicas metropolitanas, estará sujeto a nuevas autorizaciones, de conformidad con el régimen jurídico aplicable.

Artículo (...). - Reestructuración de rutas. - El Administrador del Sistema realizará el proceso para la asignación de las rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, que como anexo No. 02 se adjunta a esta sección, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial incluyendo los sectores periféricos, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio; así como, optimizar los costos de operación del sistema.

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

El Administrador del Sistema, en coordinación con las Empresas Públicas Metropolitanas de Pasajeros y Metro de Quito, implementará la reestructuración de los servicios troncales y alimentadores, considerando el principio de complementariedad y el necesario proceso de optimización del actual Subsistema Metrobús-Q, con el fin de alcanzar mayores niveles de eficiencia, tanto de la parte operacional como administrativa. Dicha reestructuración se aplicará desde la Fase Primera de Integración.

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

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

Artículo (...). - Modelo de Gestión. - El Modelo de Gestión que emita el Administrador del Sistema deberá considerar los siguientes lineamientos esenciales:

1. Descripción de los procesos operativos de integración de los diferentes servicios de transporte público conforme a las fases de integración señaladas en el presente capítulo y definición del Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ. Las rutas que se diseñen dentro de este plan para el subsistema convencional propenderán a ser transversales y deberán ser complementarias, debiendo obligatoriamente alimentar a los subsistemas Metrobús-Q y Metro de Quito.
2. Mecanismo de asignación de rutas a operadoras de transporte, el mismo que se realizará mediante concurso público de grupos o paquetes de rutas (troncales, subtroncales, alimentadoras, diagonales, transversales y otras), para dar origen a los respectivos contratos de operación y autorizaciones, según el régimen aplicable. Se excluye expresamente de este proceso las troncales actualmente administradas y operadas por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, pero no las alimentadoras.

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros buscará mejoras a través de los mecanismos previstos en el ordenamiento jurídico vigente, con el propósito de alcanzar una operación eficiente y competitiva.

En el caso de que a futuro se contemple la delegación de los corredores BRT que son operados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, se procederá de conformidad con lo previsto en los artículos 283 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y 74 del Código Orgánico Administrativo.

3. En el concurso público se incentivará con puntuación adicional a las operadoras que presenten mayor cantidad de flota con tecnología amigable con el ambiente, lo cual estará especificado en las bases del concurso correspondiente.
4. Las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y mantener, como base, la certificación UNE EN 13816 específica a la calidad del servicio en el transporte público de pasajeros, en los plazos y condiciones establecidos en las autorizaciones y contratos de operación, respectivamente. Además, deberán obtener posteriormente las ISO que determine el Administrador del Sistema, en la forma señalada anteriormente, para garantizar la calidad en la administración, mantenimiento y operación.
5. La recaudación tarifaria que se produzca por efecto de los servicios de transporte público deberá ser centralizada en la gestión del Administrador del Sistema que incluye la constitución de un Fideicomiso Global que será custodio de dichos fondos, en el que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema y de los subsistemas

gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, tendrá la calidad de constituyente y constituyentes adherentes, respectivamente, y en el cual el Municipio tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dicho Fideicomiso Global y la mayoría de miembros de la Junta de Fideicomiso correspondiente. El Fideicomiso Global distribuirá los pagos a las operadoras por la contraprestación de los servicios, de acuerdo con las instrucciones básicas constantes en el anexo No. 03 que forma parte de esta Sección y aquellas emanadas por el Administrador del Sistema en el contexto de los contratos que se establezcan.

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

Adicional al Fideicomiso Global, constituido por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema, y al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, se establece que cada uno de dichos subsistemas constituirá su respectivo Fideicomiso Individual, para el cabal funcionamiento y operación del Sistema, debiendo estar el Fideicomiso Global y cada Fideicomiso Individual debidamente interrelacionados. Igualmente, en cada Fideicomiso Individual el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dichos fideicomisos individuales y la mayoría de miembros de la Junta de tales fideicomisos individuales”.

Artículo 2. – Incorpórese a continuación de la Sección I De la estructura tarifaria del Capítulo II De la Política Tarifaria del Título XIII De la política tarifaria aplicables en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, del Libro IV.2 del Código Municipal, la siguiente Sección:

SECCIÓN II

DEL RÉGIMEN TARIFARIO APLICABLE A LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

PARÁGRAFO I

DEL CÁLCULO DE LAS TARIFAS

Artículo (...). - **Metodología para el cálculo de tarifas.** – La metodología a aplicarse para el cálculo de tarifas tomará en cuenta los componentes de los costos de operación de los diferentes tipos y tecnologías de vehículos y la

demanda reflejada en el número de pasajeros en un mismo periodo de tiempo, conforme a la siguiente fórmula general:

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

Para determinar los costos de operación de los diferentes subsistemas de transporte público, el Administrador del Sistema actualizará y, de ser el caso, pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano, los valores de los componentes que constan en el Modelo Tarifario de cálculo que dispone y que se describen en el siguiente artículo.

Artículo (...). - **Componentes.** – Los componentes de los costos de operación de los subsistemas de transporte público son los siguientes:

- a) **Costos Variables:** Mantenimiento preventivo, correctivo, combustibles y/o energía eléctrica o la que corresponda a emisiones no contaminantes y neumáticos.
- b) **Costos Fijos:** Mano de obra directa, indirecta, gastos de administración, obligaciones fiscales y operacionales; y, seguros.

El detalle de los costos establecidos en este artículo, se encuentran determinados en el Anexo No. 01 que forma parte de esta Sección.

Artículo (...). - **Esquema de Tarifas sin integración.** - Una vez que se hayan suscrito las adendas a los contratos de operación y nuevas autorizaciones y cumplidos los indicadores de calidad de servicio de transporte público de pasajeros, que formarán parte de estos, se aplicarán las siguientes tarifas:

La tarifa plana o única para el subsistema de transporte público convencional intracantonal urbano y el Subsistema Metrobús-Q del Distrito Metropolitano de Quito, será de \$ 0,35 USD (Treinta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América).

Para el caso del servicio de transporte público prestado a través de buses eléctricos u otra tecnología de baja emisión, calificada previamente por la Secretaría de Movilidad mediante informe técnico, la tarifa será de \$ 0.45 USD (Cuarenta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América).

La tarifa variable por distancia de recorrido para el subsistema de transporte público convencional intracantonal combinado y rural, será de 0,35 USD (Treinta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América) y su valor incremental se calculará de acuerdo con las distancias de recorrido fijadas en tramos, conforme se detalla en el Anexo 02 de esta Sección.

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

Artículo (...). - **Esquema de Tarifas con integración.** - La tarifa a aplicarse a partir de la Fase Primera de Integración, será la denominada tarifa variable por etapas o transferencias, que en todos los casos aplicará los principios de la política tarifaria, entre otros, el de accesibilidad a tarifas socialmente justas.

Este esquema de tarifas implica que el usuario del transporte público integrado pagará la contraprestación del servicio en correspondencia con el número de etapas de su viaje, y dentro de una ventana de tiempo que será definido por el Administrador del Sistema.

Si el usuario efectúa un viaje de una sola etapa (mono - operador), el pago corresponderá a la tarifa base de cualquiera de los subsistemas de transporte.

Las transferencias entre unidades alimentadoras y troncales del Subsistema Metrobús-Q y viceversa, que se realicen dentro de una estación cerrada o en una parada específica diseñada operacionalmente para el efecto, estación o parada definidos por el Administrador del Sistema, no tendrá ningún pago adicional.

A partir de la segunda transferencia realizada dentro de la ventana de tiempo, definida por el Administrador del Sistema, los usuarios no pagarán valor adicional alguno.

Este esquema está definido por una tarifa base para cada uno de los subsistemas (*columna Tarifa Base*) y un valor adicional menor por la integración a los mismos (*columna Tarifa de Integración*). El esquema de tarifas se describe en las tablas Nos. 1 y 2 y será implementado conforme se vayan integrando cada uno de los subsistemas.

Tabla No. 1. Esquema tarifas Urbano

| Tarifa Base | | Tarifa de Integración | | Total |
|-------------|-------|-----------------------|----------------------|-----------|
| \$ 0.45 | Metro | + | \$ 0.15 Metro (*) | = \$ 0.60 |
| | | | \$ 0.15 Metrobús | = \$ 0.60 |
| | | | \$ 0.15 Convencional | = \$ 0.60 |
| | | + | \$ 0.25 Metro | = \$ 0.60 |

| | | | | | |
|---------|---------------------|---|---------|-------------------------|-----------|
| \$ 0.35 | Metrobús | | \$ 0.25 | Metrobús (*) | = \$ 0.60 |
| | | | \$ 0.25 | Convencional | = \$ 0.60 |
| \$ 0.35 | Convencional | + | \$ 0.25 | Metro | = \$ 0.60 |
| | | | \$ 0.25 | Metrobús | = \$ 0.60 |
| | | | \$ 0.25 | Convencional (*) | = \$ 0.60 |

() Aplica cuando el usuario haya salido de la estación dentro de la ventana de tiempo.*

Se tomará en cuenta además lo establecido en el presente artículo.

Tabla No. 2. Esquema tarifas Combinado Rural

| Tarifa Base | | Tarifa de integración | | Total | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|------------------------|-----------------------|---|------------------------|-----------------|---|--|---------|--------------|---|----------------------------------|---------|-----------------|---|----------------------------------|---------|---------------------|---|----------------------------------|--|
| Tarifas Anexo 2 | Combinado-rural | + | <table border="0"> <tr> <td>Tarifas Anexo 2</td> <td>Combinado-Rural</td> <td>=</td> <td>Tarifas Anexo 2 + Tarifas Anexo 2</td> </tr> <tr> <td>\$ 0.25</td> <td>Metro</td> <td>=</td> <td>Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25</td> </tr> <tr> <td>\$ 0.25</td> <td>Metrobús</td> <td>=</td> <td>Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25</td> </tr> <tr> <td>\$ 0.25</td> <td>Convencional</td> <td>=</td> <td>Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25</td> </tr> </table> | Tarifas Anexo 2 | Combinado-Rural | = | Tarifas Anexo 2 + Tarifas Anexo 2 | \$ 0.25 | Metro | = | Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25 | \$ 0.25 | Metrobús | = | Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25 | \$ 0.25 | Convencional | = | Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25 | |
| Tarifas Anexo 2 | Combinado-Rural | = | Tarifas Anexo 2 + Tarifas Anexo 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| \$ 0.25 | Metro | = | Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| \$ 0.25 | Metrobús | = | Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| \$ 0.25 | Convencional | = | Tarifas Anexo 2 + \$ 0.25 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| \$ 0.45 | Metro | + | <table border="0"> <tr> <td>Tarifas Anexo 2</td> <td>Combinado-Rural</td> <td>=</td> <td>\$ 0.45 + Tarifas Anexo 2</td> </tr> </table> | Tarifas Anexo 2 | Combinado-Rural | = | \$ 0.45 + Tarifas Anexo 2 | | | | | | | | | | | | | |
| Tarifas Anexo 2 | Combinado-Rural | = | \$ 0.45 + Tarifas Anexo 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| \$ 0.35 | Metrobús | + | <table border="0"> <tr> <td>Tarifas Anexo 2</td> <td>Combinado-Rural</td> <td>=</td> <td>\$ 0.35 + Tarifas Anexo 2</td> </tr> </table> | Tarifas Anexo 2 | Combinado-Rural | = | \$ 0.35 + Tarifas Anexo 2 | | | | | | | | | | | | | |
| Tarifas Anexo 2 | Combinado-Rural | = | \$ 0.35 + Tarifas Anexo 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| \$ 0.35 | Convencional | + | <table border="0"> <tr> <td>Tarifas Anexo 2</td> <td>Combinado-Rural</td> <td>=</td> <td>\$ 0.35 + Tarifas Anexo 2</td> </tr> </table> | Tarifas Anexo 2 | Combinado-Rural | = | \$ 0.35 + Tarifas Anexo 2 | | | | | | | | | | | | | |
| Tarifas Anexo 2 | Combinado-Rural | = | \$ 0.35 + Tarifas Anexo 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Artículo (...). - **Forma de cobro o pago.** – Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros podrán acceder a los siguientes métodos de pago, según las fases de integración implementadas:

Fase Primera de Integración: La forma de cobro o pago de la tarifa, en los servicios que se integren en esta fase, se realizará mediante el Sistema Integrado de Recaudo (SIR) conforme los términos previstos en la normativa metropolitana.

En el caso del subsistema convencional no integrado en esta fase, la forma de cobro o pago de la tarifa se realizará en efectivo y directamente en las unidades de transporte hasta que se implemente la integración. Sin perjuicio de lo

anterior, los operadores podrán implementar medios de pago tecnológicos garantizando la interoperabilidad futura con el Sistema Integrado de Recaudo, conforme la Norma Técnica emitida por el Administrador del Sistema y sin que su implementación implique garantía alguna de continuidad en la prestación del servicio de transporte público, pues ésta está sujeta al concurso público de asignación de rutas.

Fase Segunda de integración y en adelante: La forma de cobro o pago de la tarifa en los servicios que se integren se realizará mediante el Sistema Integrado de Recaudo (SIR). Los operadores deberán implementar medios de pago tecnológicos garantizando la interoperabilidad con el Sistema Integrado de Recaudo, conforme la Norma Técnica emitida por el Administrador del Sistema.

PARÁGRAFO II

INGRESOS MONETARIOS Y SU DISTRIBUCIÓN

Artículo (...). - **Mecanismo de recaudación de los ingresos por tarifa.** - El mecanismo único de recaudación de las tarifas, conforme las fases de integración previstas en este Código, será el Sistema Integrado de Recaudo (SIR). Los ingresos que se registraren a través del SIR serán transferidos al Fideicomiso Global creado para el efecto y conforme los términos y condiciones previstos en el Modelo de Gestión de la integración.

Artículo (...). - **Otros ingresos no operacionales.** - Se refieren a los ingresos monetarios cuyo origen proceda de cualquier otra fuente que no sea la tarifa.

Artículo (...). - **Administración de los ingresos operacionales y no operacionales.** - El Administrador del Sistema constituirá un Fideicomiso Global con el propósito de que administre los ingresos provenientes del Sistema Integrado de Recaudo y los ingresos no operacionales. Cada Subsistema constituirá su propio Fideicomiso Individual, el cual se alimentará de los recursos distribuidos por el Fideicomiso Global y de los ingresos no operacionales.

Dentro de las funciones que se conferirán al Fideicomiso Global, está la conciliación de los valores recaudados por tarifa, contrastando con los reportes de cumplimiento operacional y las fórmulas de distribución para los pagos a los operadores.

Artículo (...). - **Forma de pago por contraprestación de los servicios del transporte público.** - El Administrador del Sistema definirá las formas y mecanismos de pago a las operadoras de transporte, según lo establecido en el Modelo de Gestión, con base a la determinación de los costos de operación de cada subsistema y tipología de vehículo, asociados a los grupos o paquetes

de rutas asignados, financiado de las fuentes de ingresos tarifarios, no tarifarios y no operacionales”.

DISPOSICIONES GENERALES

Primera. - A partir de la promulgación de la presente ordenanza, la máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad será la responsable de velar por el cumplimiento estricto de los mandatos, responsabilidades y plazos o términos establecidos en la misma. El incumplimiento de esta responsabilidad será sancionado conforme el régimen disciplinario previsto en la Ley Orgánica de Servicio Público.

Segunda. – Los anexos que forman parte de la presente ordenanza deberán guardar conformidad con lo dispuesto en ésta. En caso de discrepancia entre los anexos y las disposiciones de esta ordenanza, prevalecerá esta última.

Tercera. - Esta ordenanza se encuentra fundamentada en los informes técnicos y documentos habilitantes presentados por la Secretaría de Movilidad, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros y la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, por lo que éstos son de responsabilidad de los técnicos suscriptores de dicha información y de los funcionarios municipales que participaron en la construcción de esta normativa, salvo que estos hayan sido inducidos al engaño o al error. En caso de comprobarse ocultación o falsedad en la información entregada o de existir reclamos de terceros afectados, será de exclusiva responsabilidad de los técnicos suscriptores o de quienes presentaron la misma en el seno de la Comisión de Movilidad.

DISPOSICIONES REFORMATORIAS

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

“Artículo (...). – Del concurso público para la asignación de Rutas. - La asignación de los nuevos grupos o paquetes de rutas, definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas se realizará a través de un concurso público, el cual tendrá al menos las siguientes etapas:

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

Artículo (...). – **De la convocatoria pública.** – La convocatoria pública se realizará a través de los medios de comunicación institucional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y por lo menos en un medio de comunicación social masivo, la misma que contendrá toda la información relativa a las rutas, bases del concurso, condiciones establecidas para participar en el proceso, parámetros y metodología con la que se procederán a evaluar las ofertas y el cronograma de ejecución del proceso.

El Administrador del Sistema observará lo dispuesto en el último artículo de la Sección I Definición, composición y organización, del Capítulo I Normas generales del Título I Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

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

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

Artículo (...). – **Convalidación.** – Las ofertas, una vez presentadas no podrán modificarse. No obstante, si se presentaren errores de forma, podrán ser convalidados por el interesado a pedido del Administrador del Sistema, dentro del término que estableciere para ello.

Se entenderán por errores de forma aquellos que no implican modificación alguna al contenido sustancial de la oferta, tales como errores tipográficos, de foliado, sumilla o certificación de documentos.

Así mismo, los interesados podrán integrar a su oferta documentos adicionales que no impliquen modificación del objeto de la oferta y que se refieran a su capacidad legal, técnica o económica.

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

Cada una de las fases del proceso, serán conocidas y observadas por la Comisión Metropolitana de Lucha contra la Corrupción y las veedurías que se calificaren para el efecto, a fin de garantizar la transparencia del proceso.

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

Artículo (...). – **Creación de nuevas rutas.** – Luego de haberse realizado la asignación de rutas correspondiente al Plan de Reestructuración de Rutas, el Administrador del Sistema, previa autorización del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, podrá determinar la creación de nuevas rutas, exclusivamente cuando se comprobare, a través de los respectivos informes técnicos debidamente justificados, la necesidad de cubrir una nueva demanda de transporte público.

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

Segunda. - Suprímase del artículo IV.2.39 del Código Municipal la frase "sin afectar los cupos de operación de los transportistas históricos,".

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

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

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. – La Secretaría de Movilidad, dentro del término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, celebrará la adenda a los contratos de operación vigentes, en los términos previstos en el artículo que regula la prestación del servicio sin integración de la Sección I del Capítulo Innumerado De la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, y emitirá las nuevas autorizaciones.

Segunda. - La Secretaría de Movilidad, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, emitirá el Modelo de Gestión para la integración operacional de los subsistemas, que incluirá la implementación del Plan de Reestructuración de Rutas y considerará las disposiciones previstas en el Código Municipal.

Tercera. - La Secretaría de Movilidad, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, emitirá el Manual de Indicadores de

Calidad de servicio de transporte público de pasajeros que formará parte, entre otras, de la adenda a celebrarse a los contratos de operación vigentes y de los nuevos contratos.

Cuarta. – Los operadores públicos y privados, en el término de 30 días, contado a partir de la suscripción de la adenda a los contratos de operación vigentes y de las nuevas autorizaciones, deberán cumplir con los indicadores de calidad de servicio de transporte público de pasajeros, en los términos previstos en la adenda y en las nuevas autorizaciones.

Quinta. - La Secretaría de Movilidad, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, emitirá el procedimiento para la certificación UNE EN 13816 de calidad de servicio de transporte público de pasajeros.

Sexta. – La Secretaría de Movilidad en el primer semestre del año 2021, ejecutará en todas sus fases el concurso público para la asignación de los grupos o paquetes de rutas, definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas del Distrito Metropolitano de Quito.

Séptima. - La Secretaría de Movilidad, en el plazo de hasta 6 meses, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, articulará las gestiones necesarias con los distintos subsistemas, tendientes a la constitución del Fideicomiso Global y de los Fideicomisos Individuales dispuestos en la Sección II del Capítulo Innumerado De la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

Octava. - El Administrador del Sistema, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, propondrá al Concejo Metropolitano los mecanismos tendientes a garantizar la sustentabilidad y continuidad de la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.

Novena. - La Secretaría de Movilidad, en el término de 180 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, presentará ante el Concejo Metropolitano un informe sobre los avances del cumplimiento de la presente ordenanza.

Décima. - La Secretaría de Movilidad cumplirá todas las gestiones tendientes a que, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, se inicie el procedimiento parlamentario correspondiente al proyecto normativo tendiente a regular la electromovilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

DISPOSICIÓN FINAL

Única. - La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Municipal, en la página web institucional y en el Registro Oficial.

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