

EL SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que,** el artículo 226 de la Constitución de la República («Constitución»), establece: “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.”;
- Que,** el artículo 227 de la Constitución, determina: “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.”;
- Que,** el numeral 3 del artículo 47 en concordancia con el numeral 4 del artículo 37 de la 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 ibídem, 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 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; y, Que, el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en su segunda parte: Il 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;

Que, la Disposición Transitoria Tercera de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, sancionada el 01 de diciembre de 2020, establece que: “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.”;

Que, con Memorando Nro. SM-DMPPM-2021-0040 de fecha 14 de enero de 2021, el Director de Políticas y Planeamiento de la Movilidad Mgs. Henry Hannibal Vilatuña Guaraca, remite el “MODELO DE GESTIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS EN EL CONTEXTO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO APROBADO MEDIANTE LA ORDENANZA No. 017-2020”, para proceder con emisión de la Resolución correspondiente;

En ejercicio de las competencias y facultades establecidas en el ordenamiento jurídico vigente, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito:

RESUELVE

Artículo Único. - Expedir el “MODELO DE GESTIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS EN EL CONTEXTO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO APROBADO MEDIANTE LA ORDENANZA No. 017-2020”, conforme se detalla a continuación:

(«

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO

**MODELO DE GESTIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE
REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS EN EL CONTEXTO DEL SISTEMA
INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO APROBADO MEDIANTE LA
ORDENANZA No. 017-2020**

Quito, enero – 2021

Contenido

1. ANTECEDENTES	12
2. RESUMEN DEL PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DMQ	15
2.1 Lineamientos de la reestructuración	15
2.2 Resultados del componente Diseño de las nuevas rutas de transporte público	16
2.3 Agrupación de rutas para propiciar el proceso de asignación a los operadores.....	18
2.4 Característica de la flota requerida	24
3. POLÍTICAS Y DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN.....	25
4. ASPECTOS TECNOLÓGICOS	28
4.1 Tecnología	28
4.1.1 Sistema Integrado de Recaudo (SIR)	28
4.1.2 Sistema de Ayuda a la Explotación u Operación (SAE)	29
4.1.3 Sistema de Información al Usuario (SIU)	31
5. OPERADORES Y USUARIOS.....	32
5.1.1 Operadores públicos.....	32
5.1.2 Operadores privados	32
5.2 El Usuario (Directrices para el Reglamento)	33
6. INDICADORES DE CALIDAD DEL SERVICIO DE TP	33
7. ALTERNATIVAS DE CONTRATACIÓN Y REMUNERACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	35
7.1 Alternativa 1: Pago por prestación de servicios	36
7.2 Alternativa 2: Pago por distribución de ingresos por tarifas, directos e indirectos	37
8. MECANISMO DE ASIGNACIÓN DE RUTAS.....	40
8.1 Condiciones generales obligatorias	41
8.2 Concurso público con las siguientes condiciones y puntuación (Calificación total 100 puntos)	42
8.2.1 Para el caso de la Alternativa de Pago por prestación de servicios	42
8.2.2 Para el caso de la Alternativa de Pago por distribución de ingresos por tarifas, directos e indirectos	45
8.3 Condiciones adicionales.....	46
9. MODELO ADMINISTRATIVO FINANCIERO	46
9.1 Autoridad Única de Transporte del DMQ (AUT-DMQ) o Entidad Administradora del SITP-DMQ.....	48

9.2	Fideicomiso (Cámara de Compensación).....	49
9.3	Ingresos del SITP-DMQ	49
9.3.1	Tarifarios	50
9.3.2	No operacionales	50
9.4	Fondo Metropolitano de Movilidad.....	50
9.4.1	Consideraciones generales.....	51
9.4.2	Posibles fuentes de financiamiento que deben tener el carácter de permanentes	51
10.	CONDICIONES PARA EL PROCESO TRANSITORIO PREVIO A LA INTEGRACIÓN DEL SITP-DMQ	52
10.1	Operación y régimen de contratación de las rutas alimentadoras de los corredores administrados por la EPMPQ.....	52
10.2	Condiciones para las rutas del Subsistema Convencional y Metrobús-Q a cargo de operadores privados (Corredor Central Norte y Sur Occidental) 53	
11.	REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SITP-DMQ	54
12.	PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN DE LAS NUEVAS RUTAS DEL SITP-DMQ.....	54
12.1	Primera Fase de Integración - 1A.....	55
12.2	Primera Fase de Integración – 1B.....	61
12.3	Segunda Fase de Integración (Fase 2)	63

FIGURAS

Figura No. 1:	Esquema de los procesos del SAE con la tecnología aplicada....	30
Figura No. 2:	Ilustración de aplicativo del SIU	31
Figura No. 3:	Esquema del modelo administrativo financiero del SITP-DMQ.....	47

TABLAS

Tabla 1:	Categorización de los servicios de la Reestructuración de Rutas del SITP-DMQ.....	16
Tabla 2:	Situación general resultante sobre las rutas existentes, resultado del estudio de optimización	17
Tabla 3:	Resumen general comparativo entre la situación actual y la propuesta de Reestructuración de Rutas.....	17
Tabla 4:	Resumen de Flota a retirar y Incorporar	18
Tabla 5:	Grupos de rutas y características generales definidas para el proceso de asignación a los operadores.....	19
Tabla 6:	Tipos de vehículos para las flotas de TP y su capacidad.....	24
Tabla 7:	Fases de implementación de la reestructuración de rutas	54
Tabla 8:	Servicios troncales Fase 1A	55
Tabla 9:	Servicios Alimentadores Fase 1A.....	56
Tabla 10:	Servicios Nuevos y Semiexpresos de los Valles – Fase 1A.....	58
Tabla 11:	Servicios Troncales Fase 1B	61

Tabla 12: Reestructuración de rutas - Fase 1B	61
Tabla 13: Servicio Troncal Fase 2.....	63
Tabla 14: Reestructuración de Rutas Fase 2	63

ANEXOS

Anexo 1: Cuadros de Rutas Actuales y Propuestas_V.14012021

Anexo 2: Cuadros de Rutas Propuestas por Grupos_V.14012021

Anexo 3: Planos generales del trazado de las rutas reestructuradas

Anexo 4: Planos generales del trazado de rutas por grupos

Anexo 5: Cronograma de implementación del SITP-DMQ

1. ANTECEDENTES

El Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ) constituye el proyecto de movilidad más ambicioso y relevante de la planificación de la movilidad sustentable del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ), definición derivada de la política de movilidad metropolitana contenida en los Planes Maestros de Movilidad 2009-2025 y de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2030, categorización que se basa en la repartición modal de viajes que se realizan dentro del DMQ, la cual establece que sobre el 70% de los desplazamientos en vehículos motorizados se realizan en transporte público, determinándose así que éste es el modo prioritario de movilización en el Distrito.

Esta estadística no es el único aspecto que determina esta relevancia, sino que está soportada en los conceptos de movilidad sustentable, ya que este modo de transporte potencialmente es el más eficiente en el contexto urbano. Estos conceptos y criterios son aceptados a nivel global por lo que cada vez más se tiende a promover su utilización, tanto es así que, Quito optó por implementar el proyecto más grande de movilidad del país, el Metro, con una cuantiosa inversión para dar sostenibilidad en un amplio horizonte, a la movilidad sustentable en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ).

Para que estos conceptos sean eficientes, el sistema de transporte público de una ciudad debe desarrollarse en un contexto de integración de sus servicios, en donde éstos funcionen de manera complementaria, conexas entre si, por lo que deben planificarse con el objetivo de lograr la mayor optimización y eficiencia posibles, tanto en la prestación del servicio a los usuarios como en la sostenibilidad financiera del mismo. En tales consideraciones, la Secretaría de Movilidad, juntamente con la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, ha desarrollado el **Plan de Reestructuración de Rutas del Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (PRR-DMQ)**, cuyo objetivo es optimizar el actual sistema de rutas y frecuencias de transporte público dentro del contexto del **Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ)**, el cual considera a la Primera Línea de Metro de Quito (PLMQ) como su eje estructurador.

El pasado 1 de diciembre de 2020 el Concejo Metropolitano de Quito aprobó la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 que *“Establece la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros”*, teniendo como uno de sus Anexos el mencionado Plan de Reestructuración de Rutas – PRR-DMQ, e incluye toda la estructura tarifaria para ser aplicada en el Sistema Integrado de

Transporte Público del DMQ (SITP-DMQ), tanto en la fase previa como en las de integración ahí definidas.

A fin de que el SITP-DMQ se pueda implementar, es necesario determinar el modelo de gestión que permita establecer los procedimientos para la asignación de las nuevas rutas a los potenciales operadores y las condiciones que regularán el mismo y regirán para la operación integrada de los servicios de transporte reestructurados.

En ese sentido, la citada Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 determina los lineamientos que deben seguirse para desarrollar el modelo de gestión, los cuales se describen a continuación:

“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”.

En tales consideraciones, el presente documento desarrolla precisamente el referido Modelo de Gestión del SITP-DMQ.

2. RESUMEN DEL PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DMQ

El Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ (PRR-DMQ) se conforma de 9 componentes:

1. Definición y diseño de las nuevas rutas de TP (trazado de las rutas, paradas, distancias de recorrido -km) intervalos, frecuencias, flota).
2. Análisis de la demanda, asignación de carga y flota para c/ruta, estructura tarifaria para realizar las modelaciones respectivas (ajustes a la reestructura de los servicios).
3. Identificación de intervenciones en infraestructura vial y de equipamientos de TP; y, desarrollo de los diseños y determinación de los presupuestos requeridos.
4. Modelo de gestión:
 - o Forma de asignación de rutas.
 - o Forma de pago de los servicios vinculada a la estructura tarifaria que apruebe el Concejo Metropolitano.
 - o Identificación de líneas de financiamiento de subvenciones a la tarifa de los usuarios, en caso de ser necesario.
5. Proceso de socialización del SITP-DMQ con los potenciales operadores y ciudadanos.
6. Proceso de asignación de rutas según la modalidad determinada para el efecto.
7. Celebración de contratos.
8. Proceso de implementación de las rutas reestructuradas y asignadas a las operadoras según las fases definidas para el efecto.
9. Implementación de los elementos de infraestructura y equipamiento para el TP.

De estos, se han desarrollado los tres primeros componentes. El cuarto punto, el Modelo de Gestión, es motivo del presente documento, con lo cual se encuentra en marcha el proceso de implementación de la nueva red de servicios de transporte público dentro del contexto del Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ (SITP-DMQ).

2.1 Lineamientos de la reestructuración

- Los servicios de transporte público forman parte de una red integrada, por lo que son complementarios entre sí;
- No se permitirá la competencia entre subsistemas en el proceso de implementación por fases.

- Se evitará los recorridos largos de las rutas convencionales que desde los barrios convergen super-posicionándose en los sectores de mayor atracción de viajes.
- En general, los servicios de transporte público a los barrios orientales y occidentales de la ciudad de Quito serán atendidos por rutas transversales.
- Se promoverá la incorporación de tecnología amigable con el medio ambiente (“cero emisiones”) en las unidades de transporte público.
- Se incorporarán sistemas electrónicos de apoyo a la operación, para la gestión del recaudo e información al usuario.
- Las rutas alimentadoras del actual Subsistema Metrobús-Q, operarán como servicios complementarios de todas las troncales del SITP-DMQ, incluyendo a la PLMQ.
- Los servicios del Subsistema Convencional Combinado (servicios Valles Metropolitanos) inicialmente tendrán integración física con las rutas urbanas; posteriormente se integrarán también tarifariamente.
- Se debe ejercer un eficiente control de servicios informales en el servicio urbano con rutas inter e intraprovinciales con la finalidad de no afectar el equilibrio financiero del SITP-DMQ.

2.2 Resultados del componente Diseño de las nuevas rutas de transporte público

Concluida la definición y el diseño de las rutas para la nueva red del Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ (Componente 1 del Plan), se han obtenido los siguientes resultados que resumen dicho trabajo:

Los nuevos servicios definidos que funcionarán de manera integrada en la nueva red de transporte público se han categorizado en 10 grupos que se asocian al rol funcional y geográfico del territorio de la ciudad de Quito y los valles circundantes. En la tabla 2 se muestran las categorías, la cantidad de flota para cada una de ellas y el tipo de vehículo correspondiente.

Tabla 1: Categorización de los servicios de la Reestructuración de Rutas del SITP-DMQ

No.	Categoría de servicio	Cantidad	Flota	Tipo vehículo
1	Alimentadora	78	812	Bus Tipo
2	Alimentadora Semiexpres	5	62	Bus Tipo
3	Diagonal	9	135	Bus Tipo
4	Longitudinal	8	104	Bus Tipo

5	Perimetral	4	80	Minibús
6	Transversal	72	597	Bus Tipo / Minibús
7	Subtroncales	4	97	Articulado piso bajo
8	Troncales	17	307	Articulado/ biarticulado plataforma alta
9	Intracantonal Combinada	36	466	Bus Tipo
10	Intracantonal Rural	46	229	Minibús
	Total	279	2889	

En la tabla 2 se resume de manera muy general la situación resultante sobre el conjunto de rutas de transporte público existentes luego del análisis de optimización de los servicios aplicando los conceptos establecidos en el Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ, mismos que se enmarcan en el contexto del SITP-DMQ.

Tabla 2: Situación general resultante sobre las rutas existentes, resultado del estudio de optimización

Decisión sobre las Rutas	No.
Se mantienen	87
Se transforman	111
Se eliminan	54
Nuevas	64

En el Anexo 1 de este documento se detallan los datos y características de cada una de las rutas, tanto en la situación actual como en la propuesta de la nueva red de transporte público de superficie, como parte del SITP-DMQ. En el Anexo 2, se presenta el detalle de las rutas y sus características separadas por cada uno de los grupos definidos para el proceso de asignación de rutas. En el Anexo 3, se presentan los planos generales de los trazados de las rutas reestructuradas; y en el Anexo 4, se presentan los Planos generales del trazado de rutas por grupos. Como consecuencia de esas definiciones se obtuvieron de manera consolidada los siguientes datos relacionados con el número de rutas, flota necesaria para los servicios, los kilómetros día que producirán por día ordinario, así como la cobertura territorial de servicio en la ciudad de Quito y el área de los valles adyacentes, comparando entre la situación actual y la propuesta, resaltándose el dato del exceso de flota que se genera entre la situación actual y la nueva. En las tablas 3 y 4 se expone lo indicado.

Tabla 3: Resumen general comparativo entre la situación actual y la propuesta de Reestructuración de Rutas

Parámetros	Actual	Propuesta
Rutas Convencionales	246	258
Flota Global (*)	3.037	2.485
Kilómetros/día	789.277	688.783

Parámetros	Actual Troncales EPMPQ	Actual Troncales CCN*	Propuesta Troncales EPMPQ	Propuesta Otras Troncales	Propuesta Subtroncales
Circuitos Troncales	14**	2	13**	6	4
Flota Operativa	241	39	199	108	97
Flota Disponible	260	39			
Kilómetros/día	67.484,5	9.426,5	36.710,54	20.532,76	21.488,1

(*) La troncal del Corredor Sur Occidental está se toma cuenta en las Rutas Convencionales por su flota es de buses tipo

(**) En las troncales Actuales y Propuestas de la EPMPQ se consideran los circuitos Expreso Escolar y Nocturno.

Tabla 4: Resumen de Flota a retirar y Incorporar

Parámetros	A retirar	A incorporar	Diferencia
Buses Tipo	-940	117	- 823
Minibús	- 4	137	133
Minibús Eléctrico		121	121
Articulado / Biarticulado plataforma alta Articulado piso bajo	- 69	156	87
Total	-1013	531	- 482

2.3 Agrupación de rutas para propiciar el proceso de asignación a los operadores

La asignación de las rutas reestructuradas se ha concebido realizarse por grupos o paquetes de rutas que geográficamente se ubiquen en el contexto urbano de la ciudad de Quito y los valles aledaños, criterio que al mismo tiempo es coincidente territorialmente en cierta manera con la oferta de los actuales servicios. Al respecto es menester mencionar que, esa situación de operar en determinadas zonas por un lapso importante ha dado paso al establecimiento de estructuras logísticas que dan soporte a los actuales operadores.

Estas definiciones permitieron conformar 17 grupos de rutas o servicios. El grupo No. 16 corresponde a las troncales que actualmente son administradas y operadas por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMPQ), las cuales son de exclusiva explotación, tal como lo dispone la Ordenanza No. 017-2020 en su artículo in-numerado referido al Modelo de Gestión, lineamiento No. 2.

En la siguiente tabla se exponen, siguiendo de sur a norte de la ciudad de Quito, detallándose el número de rutas de cada grupo, su flota necesaria para el servicio por tipo de vehículo, el número de km-día totales de cada uno de ellos, así como la demanda estimada.

Tabla 5: Grupos de rutas y características generales definidas para el proceso de asignación a los operadores

N°	Grupo de Rutas para Asignación	Tipo de Ruta	Número de Rutas/Circuitos	Flota	Tipo de Vehículo	Km-día	Demanda Pas/día
1	Alonso de Angulo	Total	15	153		33434,91	252.275
		Alimentadora	6	51	Bus Tipo	11.905,83	41.244
		Diagonal	2	27	Bus Tipo	5.575,02	35.328
		Transversal	6	49	Bus Tipo	11.660,76	132.189
		Troncal	1	26	Articulado/ biarticulado plataforma alta	42.93,30	43.515
2	Amazonas	Total	7	102		22.272,00	192.178
		Alimentadora Semiexpres	2	23	Bus Tipo	5.881,63	17.728
		Diagonal	2	41	Bus Tipo	9.104,57	28.262
		Subtroncal Amazonas	1	22	Articulado piso bajo	3.688,53	105.560
		Transversal	2	16	Bus Tipo	3.597,27	40.716
3	Calderón - Carapungo	Total	26	291		78.007,15	197.952
		Alimentadora	17	234	Bus Tipo	66.391,21	148.327
		Alimentadora Semiexpres	1	10	Bus Tipo	2.375,76	8.909
		Intracantonal Rural	8	47	Minibuses	9.240,18	40.716
4	Central Norte	Total	20	205		47.630,51	297.979

N°	Grupo de Rutas para Asignación	Tipo de Ruta	Número de Rutas/Circuitos	Flota	Tipo de Vehículo	Km-día	Demanda Pas/día
		Alimentadora	10	89	Bus Tipo	2.216,29	70.413
		Intracantonal Combinada	1	12	Bus Tipo	3.438,84	7.486
		Transversal	6	55	Bus Tipo	13.265,14	137.036
		Troncal	3	49	Articulado/ biarticulado plataforma alta	9.710,25	83.044
5	Centro Histórico	Total	9	73		15.656,10	190.147
		Longitudinal	2	19	Bus Tipo	4.341,40	23.152
		Transversal	2	17	Bus Tipo	3.802,40	166.595
		Transversal	5	37	Minibuses Eléctricos	7.512,30	
6	Centro Norte	Total	14	111		25.558,97	336.283
		Longitudinal	1	11	Bus Tipo	2.814,00	11.176
		Transversal	13	100	Bus Tipo	22.744,97	324.507
7	Eloy Alfaro	Total	6	95		22.981,09	138.813
		Alimentadora	2	40	Bus Tipo	8.956,08	23.744
		Intracantonal Combinada	1	9	Bus Tipo	4.237,58	13.309
		Intracantonal Rural	1	14	Minibús	2.373,36	6.340
		Subtroncal Eloy Alfaro	1	27	Articulado piso bajo	5.918,94	79.170
		Transversal	1	5	Bus Tipo	1.495,13	16.251

N°	Grupo de Rutas para Asignación	Tipo de Ruta	Número de Rutas/Circuitos	Flota	Tipo de Vehículo	Km-día	Demanda Pas/día
8	Los Chillos	Total	25	231		74.051,09	239.564
		Alimentadora	1	19	Bus Tipo	4.164,44	11.600
		Intracantonal Combinada	14	149	Bus Tipo	57.815,50	181.426
		Intracantonal Rural	10	63	Minibús	12.071,14	46.583
9	Mariscal Sucre Norte	Total	5	99		23.936,37	150.623
		Alimentadora	2	18	Bus Tipo	4.405,98	14.189
		Longitudinal	1	29	Bus Tipo	7.007,84	17.664
		Subtronal Mrcal. Sucre Norte	1	32	Articulado piso bajo	7.924,75	79.170
		Transversal	1	20	Bus Tipo	4.597,80	39.600
10	Mitad del Mundo	Total	9	104		30.726,83	74.724
		Alimentadora	4	50	Bus Tipo	16.249,28	35.450
		Alimentadora Semiexpres	2	29	Bus Tipo	8.038,33	22.099
		Intracantonal Rural	3	25	Minibús	6.439,23	17.175
11	Puengasí - Monjas	Total	14	111		27.577,00	243.770
		Alimentadora	1	4	Bus Tipo	912,74	3.840
		Transversal	13	107	Bus Tipo	26.664,25	239.930
12	Shyris - Nor Oriental	Total	12	96		26.648,40	138.677
		Alimentadora	8	58	Bus Tipo	16.406,30	40.500
		Diagonal	1	9	Bus Tipo	2.744,35	8.832
		Subtronal Shyris	1	16	Articulado piso bajo	3.955,77	52.780

N°	Grupo de Rutas para Asignación	Tipo de Ruta	Número de Rutas/Circuitos	Flota	Tipo de Vehículo	Km-día	Demanda Pas/día
		Transversal	2	13	Bus Tipo	3.541,99	36.564
13	Simón Bolívar	Total	6	163		62.254,29	89.388
		Alimentadora	2	83	Bus Tipo	30.767,54	60.768
		Perimetral	4	80	Minibús	31.486,75	28.620
14	Sur Occidental	Total	27	246		56.385,05	490.128
		Alimentadora	6	34	Bus Tipo	8.205,60	30.043
		Diagonal	3	36	Bus Tipo	8.491,61	36.506
		Intracantonal Combinada	1	8	Bus Tipo	1.912,81	13.254
		Intracantonal Rural	1	5	Bus Tipo	845,44	7.425
		Longitudinal	1	15	Bus Tipo	3.214,80	14.131
		Transversal	13	115	Bus Tipo	27.676,23	318.280
		Troncal	2	33	Articulado/ biarticulado plataforma alta	6.038,56	70.488
15	Sur Oriental	Total	30	232		59.030,93	293.466
		Alimentadora	19	132	Bus Tipo	34.495,63	101.039
		Diagonal	1	22	Bus Tipo	4.381,50	11.776
		Longitudinal	3	30	Bus Tipo	7.882,30	32.384
		Transversal	7	48	Bus Tipo	12.271,49	148.267
16	Empresa Pública	Total	13	199		37.201,19	303.671
		Troncales	13	199	Articulado/ biarticulado	37.201,19	303.671

N°	Grupo de Rutas para Asignación	Tipo de Ruta	Número de Rutas/Circuitos	Flota	Tipo de Vehículo	Km-día	Demanda Pas/día
	Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito				plataforma alta		
17	Tumbaco - Cumbayá	Total	43	378		124.162,81	373.449
		Intracantonal Combinada	7	84	Minibuses Eléctricos	30.598,45	274.483
		Intracantonal Combinada	12	204	Bus Tipo	75.121,12	
		Intracantonal Rural	23	75	Minibús	15.224,91	71.766
		Transversal	1	15	Bus Tipo	3.218,34	27.200
general		Total	281	2.889		767.514,68	4'003.086

La información antes descrita será la base para la realización del proceso de asignación de rutas a los potenciales operadores de transporte público según las condiciones que se describen más adelante en este documento.

2.4 Característica de la flota requerida

Para cada servicio establecido en el Plan de Reestructuración de Rutas, se ha definido la tipología de flota a ser proveída por los nuevos operadores de servicio de transporte público, la cual no debe exceder de 6 años de vida útil promedio¹ a lo largo de la vigencia del contrato de operación. La renovación de flota se realizará con unidades de tecnología amigable al medio ambiente ("cero emisiones"), cumpliendo las especificaciones de la normativa vigente de electromovilidad las mismas que deberá ser de propiedad de la empresa u organización respectiva.

Las unidades nuevas que se asignarán a las diferentes tipologías de rutas deberán contar con toda la documentación pertinente (homologación, revisión técnica vehicular, matrícula) como se detalla en la siguiente tabla 5:

Tabla 6: Tipos de vehículos para las flotas de TP y su capacidad

No.	Tipo de Ruta		Tipo de vehículo	Capacidad Máxima Nominal (pasajeros)	Capacidad Máxima Autorizada (pasajeros)
1	Troncal		Articulado piso alto (puertas izquierdas y derechas)	160	145
			Biarticulado piso alto (puertas izquierdas y derechas)	250	225
	Subtroncal		Articulado piso bajo (puertas derechas)	160	145
	Longitudinal		Bus tipo (puertas derechas)	90	80
2	Diagonal		Bus tipo (puertas derechas)	90	80
3	Transversal	Transversal general	Bus tipo (puertas derechas)	90	80
		Transversal Centro Histórico	Minibús eléctrico (puerta derecha)	50	45
4	Alimentadora		Bus tipo (puertas derecha e izquierda)	90	80
6	Perimetral		Minibús (puerta derecha)	50	45
5	Intracantonal Combinada		Bus tipo modalidad intracantonal Combinado (puerta derecha)	90	80
7	Intracantonal Rural		Minibús (puerta derecha)	50	45

Nota: las unidades para estos tipos de rutas serán "cero emisiones" según condiciones establecidas en los contratos de operación en concordancia con la normativa de electromovilidad.

¹ Tomando como referencia el promedio de la flota actual que está en 8 años, y considerando que se debe retirar la flota excedente por efecto de Plan de Reestructuración de Rutas y, que ello se enfocará en la flota de mayor edad, 6 años es un promedio muy razonable de considerar para la flota requerida.

3. POLÍTICAS Y DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN

1. Todos los servicios de transporte público del DMQ operarán en el contexto del Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ (SITP-DMQ), proceso que se realizará por fases, y de acuerdo con lo dispuesto en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 que “Establece la Integración de Los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.
2. La aplicación de las tarifas al usuario o tarifa pública serán las que constan en la normativa metropolitana vigente, que en este caso es la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020.
3. La modalidad de tarifa que se aplicará al SITP-DMQ es la Tarifa Variable por Etapas o Transferencia, que corresponde al pago de una tarifa base más un pago adicional por transferencia o trasbordo cuyos valores son lo que dispone la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020. El pago adicional se realizará solo en la primera transferencia; las demás que se pudieren realizar para completar un viaje no tendrán costo dentro de la ventana de tiempo de 80 minutos² contabilizados desde la primera validación, es decir desde el pago de la tarifa base.
4. En la estructura tarifaria se aplicarán las tarifas preferenciales o reducidas según las condiciones específicas dispuestas en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, la cual está en concordancia con lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV).
5. El costo del servicio de TP se revisará anualmente de acuerdo con las disposiciones establecidas en los contratos de operación de los servicios de transporte público integrados. El Administrador del Sistema notificará al Concejo Metropolitano las condiciones del equilibrio financiero del SITP-DMQ para que se tomen las acciones que corresponden.
6. Ningún usuario quedará sin poder transportarse por falta de dinero en el medio de pago electrónico que utilice. El SITP-DMQ le permitirá efectuar acceder a un viaje completo (tarifa base más valor por transferencia). Esta facilidad solo se podrá efectuar por una sola vez hasta la próxima recarga, en cuyo momento se le descontará el valor de viaje que realizó. Este beneficio solo se aplicará para medios de pago personalizados.
7. El pago o distribución de los ingresos a los operadores, de conformidad con el número de kilómetros operados en los diferentes servicios que le sean asignados mediante el mecanismo de concursos de rutas.

² 80 minutos es el periodo de tiempo que se considera suficiente en el SITP-DMQ, con base en los resultados de tiempo máximo de desplazamiento de un usuario compilados por el estudio de factibilidad de la Primera Línea del Metro de Quito.

8. Los servicios de transporte se realizarán con el tipo de vehículo que técnicamente se defina para las diferentes rutas y/o zonas.
9. El cambio de nuevas unidades se realizará con unidades “cero emisiones”³, conforme lo determine la normativa de electromovilidad vigente.
10. Las operadoras deberán obtener una certificación UNE EN 13816, referente a la calidad del servicio en el transporte público, lo cual deberá concretarse en el plazo máximo de 12 meses, condición que deberá ser establecida en los contratos de operación del SITP-DMQ.
11. El pago de las tarifas por parte de los usuarios por la contraprestación de los servicios de transporte público se realizará en el contexto del Sistema Integrado de Recaudo (SIR), utilizando los medios de pago electrónicos definidos para el efecto, eliminado el pago directo a los operadores con dinero en efectivo.
12. Los medios de pago electrónicos permitirán la personalización del tipo de usuario; además, se propenderá a la aplicación de descuentos por la compra anticipada viajes integrados, conforme a las definiciones emitidas por el Administrador del Sistema, lo cual deberá establecerse de acuerdo con la disponibilidad de recursos que se asignen para el efecto y los mecanismos de financiación que corresponda. Este mecanismo se podrá aplicar como política tarifa derivada de la experiencia que se adquiera en la operación total del SITP – DMQ.
13. El Administrador del Sistema 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, conforme lo estipula la Transitoria Décima de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020. En ese contexto, se propone que, un mecanismo para cumplir con esa disposición es la creación del Fondo Metropolitano de Movilidad del DMQ, cuyo objetivo fundamental será financiar con fondos externos a la operación del transporte público, las descompensaciones o déficits en el equilibrio financiero del SITP-DMQ⁴. El financiamiento de este Fondo provendrá de recursos generados por el sistema metropolitano de movilidad y otras fuentes que para el efecto se determinen.
14. Los ingresos no operacionales que se generen por otras fuentes distintas a las tarifarias serán administrados por el Fondo Metropolitano de Movilidad, entidad a crearse, cuyos montos serán trasladados al Fidecomiso Global del SITP-DMQ a pedido de éste y validado por el Administrador del Sistema, si el caso así lo requiere, para completar el

³ Vehículo “Cero Emisiones”, se define al que dispone de motor que genera la tracción sin emitir emisiones contaminantes al ambiente.

⁴ Las descompensaciones o déficits en el equilibrio financiero del SITP-DMQ, se refieren a que los valores de tarifas establecidas en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, no corresponden a los valores de las tarifas técnicas, por lo que no cubrirán los costos operacionales del mismo, requiriéndose de subsidios para completar el pago de esos costos.

pago de los costos que demanden la operación del transporte público integrado.

15. Los contratos de operación de los servicios de transporte público que se realicen tendrán como plazo mínimo de vigencia el señalado en las disposiciones de la LOTTTSV con posibilidad de renovación del contrato de operación, lo cual se aplicará de manera directa en caso de que tenga al menos el 60% de la flota de buses “cero emisiones” y siempre que hayan dado cumplimiento en al menos el 90% de los estándares de operación y calidad del servicio en promedio durante la vigencia del contrato.
16. Los contratos de operación se realizarán para cada grupo o paquete de rutas definidos en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, los mismos que serán celebrados con la operadora ganadora del concurso público respectivo. Este procedimiento tiene como objetivo propiciar el fortalecimiento empresarial para alcanzar los mejores niveles de eficiencia, optimizando los costos de operación de la prestación del servicio con altos estándares de calidad.
17. La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ), seguirá operando las troncales de los corredores Central – Trolebús y Oriental (Sur y Nor Oriental – Ecovía); mientras que, para la operación de los otros corredores, podrán participar en el proceso de asignación definidos en la Ordenanza Metropolitana No. 017-23020 y que forman parte de los grupos o paquetes de rutas.
18. La Municipalidad deberá garantizar la necesaria infraestructura básica (vías, paradas, estaciones, señalización, semaforización) para facilitar el eficiente desempeño de los servicios de transporte público; así como también, el mantenimiento de esta, lo cual deberá estar financiado en los presupuestos anuales correspondientes.
19. Las inversiones que se realicen en infraestructura (vías, paradas, estaciones, dispositivos de control de tránsito, entre otros) se realizarán a cargo de la Municipalidad a través de las entidades competentes o delegadas para el efecto. La ejecución de estos proyectos puede efectuarse de manera directa o a través de delegaciones según los modelos de gestión que se definan de manera específica. Estas inversiones pueden aplicarse también para el material rodante de transporte público (vehículos) de las empresas de la Municipalidad.

4. ASPECTOS TECNOLÓGICOS

4.1 Tecnología

4.1.1 Sistema Integrado de Recaudo (SIR)

Conceptual y funcionalmente, se ha definido que el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), que permita el acceso al servicio de transporte, sea una solución basada en la tecnología de pagos abiertos y utilice varios medios electrónicos de pago:

1. Tarjeta o dispositivo exclusivo para el pago de tarifas de transporte público u otros determinados por la Municipalidad (peajes, estacionamiento, bicicleta pública): "Tarjeta de Ciudad", con recarga previa en puntos designados para el efecto (operadores de la red de recarga o máquinas específicas) o a través de la página web correspondiente.
2. Medios bancarios, con cobro directo del dinero disponible del usuario: tarjetas de débito o crédito.
3. Códigos QR, utilizando aplicaciones de dispositivos móviles: celulares o otros similares.

El sistema integrado de recaudo contará con controles de acceso (torniquetes o compuertas) para validar directamente los pagos tarifarios. El sistema será inclusivo y evitará las colas que se producen en las horas pico, dando preferencia al lado que más usuarios desean ingresar o salir de los servicios de transporte público.

Todos los vehículos de transporte del SITP-DMQ, así como las paradas cerradas y estaciones / terminales de transferencia, contarán con los dispositivos o máquinas validadoras.

El sistema centralizará, controlará y permitirá la adecuada integridad de los ingresos y accesos realizados por los usuarios al sistema integrado de transporte, logrando mantener el control del dinero y su consignación en una caja única como mecanismo de administración financiera centralizada (Fideicomiso Global).

Se mantendrá el control del acceso de todos los pasajeros en cualquier momento en que el sistema de transporte se encuentre en servicio.

Los usuarios del sistema de transporte se verán beneficiados también de la siguiente forma:

- Se minimiza la pérdida de tiempo en las filas de acceso a los servicios de transporte ocasionadas por el pago en efectivo.
- No se requiere tener dinero en efectivo para el pago de la tarifa.
- Utiliza un medio tecnológico que dispondría y que será de uso cotidiano para el pago de su tarifa.
- Certeza de que el cobro en tarifas reducidas no esté a criterio del operador del bus y que el valor del pago sea exacto conforme a las tarifas oficiales vigentes.

- Mayor seguridad respecto de hurto del dinero en efectivo.
- Mayor efectividad contra el contagio de enfermedades infecciosas (COVID-19, etc.).

El sistema de recaudo facilitará el ingreso y salida de los usuarios de los servicios de transporte, disminuyendo la posibilidad del fraude y evasión en el sistema, permitiendo, además, la integración tarifaria entre los subsistemas de superficie y subterráneo (Metro).

De acuerdo con la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 que establece la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito, la tarifa se aplicará bajo el siguiente concepto:

El tipo de tarifa será variable por etapas o transferencias, en función del patrón de uso:

- Mono-operador⁵, el pago corresponderá a la tarifa base de cualquiera de los subsistemas de transporte;
- Multi-operador⁶, deberá pagar un valor adicional (menor a la tarifa base) por una sola vez, por concepto de transferencia o transbordo a otros servicios para completar su viaje.
- El tiempo máximo de validación de tarifa dentro del periodo de 80 minutos, que corresponde al tiempo máximo de viaje total estimado, incluyendo las transferencias que sean necesarias en las condiciones establecidas para el efecto en la citada Ordenanza.

Los recursos recaudados serán centralizados y administrados a través de un Fideicomiso Global creado exclusivamente para este objetivo, el que se encargará posteriormente de la transferencia o pago a todos los operadores y prestadores de servicio, en función de las instrucciones que el Administrador del Sistema emita.

4.1.2 Sistema de Ayuda a la Explotación u Operación (SAE)

El sistema de ayuda a la operación consiste en una plataforma tecnológica que reporta de manera automática los eventos que se generan en la operación de los vehículos de transporte, entre otros los siguientes reportes:

- Exceso de velocidad.
- Incumplimientos de puntos de parada.
- Horario de inicio y cierre de operación.
- Cumplimiento del itinerario de las rutas y flota asignada.
- Número de kilómetro operados por unidad y por flota.
- Intervalos de servicio durante todo el día.
- Aceleradas y frenazos bruscos.

El SAE permitirá efectuar de manera óptima y permanente (en tiempo real) el control y fiscalización del desempeño de los servicios de transporte con base

⁵ Mono-operador: servicio de transporte público en un solo subsistema, es decir, sin hacer ninguna transferencia o transbordo.

⁶ Multi-operador: servicio de transporte público realizando una o varias transferencias en distintos subsistemas.

en los contratos correspondientes y cumplimiento de las disposiciones de la LOTTTSV; así como también la planificación operativa para optimizar los servicios de transporte.

El SAE será en gran medida, el mecanismo de verificación del cumplimiento de los parámetros de operación y calidad del servicio, lo cual sustentará la emisión de los reportes técnicos para el pago de los servicios efectuados por las unidades, cuyo informe será remitido al Fideicomiso para que se concrete ese trámite.

Este sistema ayudará a disminuir la circulación de buses de manera indiscriminada fuera de las horas de operación, beneficiando al operador con menores costos de operación y disminución de contaminación ambiental.

En la figura siguiente se esquematiza los procesos de funcionamiento del SAE.

Figura No. 1: Esquema de los procesos del SAE con la tecnología aplicada



El sistema de ayuda a la operación debe tener al menos los siguientes elementos tecnológicos:

- Centro de control centralizado por el Administrador del Sistema para verificar el cumplimiento de los parámetros operacionales y niveles de calidad de servicio.
- GPS en cada unidad de transporte.
- Plataforma de comunicación remota en tiempo real al servidor que recibe y procesa la información en el centro de control.
- Servidores para almacenamiento de información por un período mínimo de un año.

- Sistema con acceso remoto con seguridades que permitan mantener la información y garantía de no poder manipularla.
- Botón de pánico para el chofer y el usuario.

4.1.3 Sistema de Información al Usuario (SIU)

El sistema de información al usuario es uno de los elementos más importantes que van a demostrar el cambio en la calidad de servicio de transporte público del DMQ.

El SIU deberá contener al menos los siguientes componentes:

- Plataforma de información al usuario de acceso remoto (aplicación celular y de acceso web).
- Paneles de información al usuario ubicados en paradas y estaciones con información referente a: rutas, horarios, recorridos o itinerario, intervalos y tiempos de llegada de las unidades por cada ruta.
- Paneles de información al usuario dentro de las unidades de transporte público con información referente a: recorrido con puntos relevantes (paradas y estaciones) e información de tiempo de llegada a esos sitios.
- Sistemas de audio en buses y paradas con información de tiempos de llegada de las unidades e información de la siguiente parada.

Los beneficios para los usuarios del transporte público se verán reflejados en:

- Confiabilidad de la prestación del servicio
- Planificación adecuada de los viajes para optimizar el tiempo
- Planificación económica de los viajes
- Facilidad de los desplazamientos
- Información oportuna sobre eventos atípicos en la operación.

Figura No. 2: Ilustración de aplicativo del SIU



5. OPERADORES Y USUARIOS

5.1.1 Operadores públicos

En la actualidad constituyen dos Empresas:

- Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito: Es la responsable de administrar y operar durante 25 años los Corredores Central - Trolebús y Oriental (Suroriental y Nororiental - Ecovía). Para la operación de estos corredores, la Empresa cuenta con flota propia para las troncales, mientras que para las rutas alimentadoras contrata los servicios con operadoras de transporte público privados. Estos servicios serán provistos directamente por el SITP-DMQ.

Esta empresa seguirá operando las dos troncales de los corredores mencionados, conforme lo ratifica la Ordenanza Metropolitana 017-2020.

- Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Ha sido la responsable de hacer el seguimiento de la construcción de la Primer Línea de Metro de Quito, y está preparándose para su operación a través de la delegación a un operador privado.

5.1.2 Operadores privados

Constituirán todas las empresas privadas que sean adjudicadas en el proceso de selección de operadores de los grupos de servicios.

Una misma operadora puede ser responsable de varios tipos de servicios que incluso utilice buses de diferente tipología, los cuales están definidos para cada servicio (articulados eléctricos piso alto, articulados eléctricos piso bajo, buses tipo eléctricos, buses tipo diésel, minibuses eléctricos, minibuses diésel). El costo de operación por tipo de vehículo deberá estar acordado cuando se suscriba el contrato de operación sobre la base de las definiciones técnico-financieras establecidas por el Administrador del Sistema.

La operación de los servicios de transporte público se realizará a través de contratos de prestación de servicios con duración de 10 años, de acuerdo con lo que establece la LOTTTSV, con la opción de renovación conforme a las condiciones determinadas por el Administrador del Sistema y señaladas en el punto 3 de este documento (política 15).

El SITP-DMQ y la específica asignación por grupos o paquetes de rutas, requerirá de un fortalecimiento de las actuales operadoras para conformar empresas mercantiles de mayor magnitud, y poder así tener mejores oportunidades de ser adjudicados en el proceso de selección de los operadores. En ese sentido, es primordial que, la flota disponible sea de propiedad de las empresas.

5.2 El Usuario (Directrices para el Reglamento)

El usuario es el principal actor en la prestación del servicio y será beneficiado de la nueva red de transporte público en el DMQ; sin embargo, es necesario definir los derechos y obligaciones que tendrán cuando se encuentren dentro del sistema.

Se entiende que, un usuario estará dentro del sistema integrado de transporte público, desde el momento en que aborde a una unidad o ingrese a una estación o parada cerrada, es decir, cuando pase el sistema de control de acceso. Cuando descienda de la unidad o salga de una parada o estación, se considerará como un peatón y no como usuario del sistema de transporte integrado.

Derechos

- Acceder de manera universal (todo tipo de usuarios) y sin discriminación social.
- Recibir un buen trato en el sistema desde el momento que ingresa hasta cuando sale.
- Transportarse de una manera puntual, segura y con calidad referente a confort, seguridad y limpieza, de manera especial las consideraciones de bioseguridad.
- Recibir información que le permita utilizar el sistema metropolitano de transporte de manera eficiente.
- Disponer de las herramientas tecnológicas que le permitan programar su viaje con antelación.
- Recibir los beneficios a los que tenga derecho de acuerdo con la condición de usuario determinada por la normativa emitida para el efecto.

Obligaciones

- Cumplir las normas y disposiciones emitidas por el personal que labora en el SITP-DMQ.
- Ingresar al sistema realizando el pago de la tarifa de acuerdo con los valores oficialmente establecidos para los diferentes servicios y tipos de usuario, considerando las instrucciones que se emitan para el efecto.
- Utilizar y cuidar de manera adecuada todos los espacios, elementos y equipos que son parte del servicio de transporte público.
- Cumplir con las normas de comportamiento adecuado que permitan la convivencia con los demás usuarios dentro del sistema.

6. INDICADORES DE CALIDAD DEL SERVICIO DE TP

Para la prestación del servicio de transporte público integrado, es necesario evaluar de manera periódica el cumplimiento de los indicadores de calidad que se aplicarán a todos los operadores, los mismos que estarán definidos en

el Manual de Indicadores de Calidad de Servicio emitidos por el Administrador del Sistema, conforme lo dispuesto por la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 y que tienen como referencia la norma UNE EN 13816 (norma española). La forma de evaluación se realizará mayoritariamente por medios tecnológicos mediante el uso del sistema de ayuda a la operación – SAE y sistema de información al usuario - SIU (módulo de quejas y reclamos) que estará instalada en toda la flota y las estaciones del sistema de transporte.

Atributos de los indicadores:

Las operadoras de transporte público, además del cumplimiento de los indicadores de calidad previstos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento General de aplicación, Código Municipal, ordenanzas y demás normativas que regulan la materia, deberán cumplir con los siguientes parámetros generales de evaluación:

1. Confiabilidad
2. Seguridad
3. Atención al cliente
4. Comodidad
5. Accesibilidad
6. Productividad y eficiencia empresarial.
7. Medio Ambiente
8. Protocolos de bioseguridad aplicables para el transporte público metropolitano de pasajeros, emitidos por la autoridad competente.

Los parámetros arriba descritos serán desarrollados y explicitados en su contenido y forma de aplicación en el Manual de Indicadores de Calidad, el cual deberá señalar el proceso y porcentajes de cumplimiento, y deberá constar como parte constituyente de los contratos de operación que se realizarán en el contexto del SITP-DMQ. Este Manual deberá formar también parte de las adendas que deben suscribirse para la operación de los servicios de transporte público en la fase previa a la integración del SITP-DMQ.

Adicionalmente a lo señalado respecto del Manual de Indicadores de Calidad y su cumplimiento, las operadoras asignadas para operar los grupos o paquetes de rutas de transporte público, deberán obtener posteriormente las ISO que determine el Administrador del Sistema, para garantizar la calidad en la administración, mantenimiento y operación de los servicios, conforme lo señala la citada Ordenanza No. 017-2020 en lo relacionado con el Modelo de Gestión para la implementación del SITP-DMQ.

Las operadoras de los servicios de transporte del SITP-DMQ, reportarán al Administrador del Sistema, toda la información relativa a la operación y los índices de calidad de servicio, a fin de consolidar la información a la ciudadanía, sin perjuicio de que lo hagan de manera independiente.

Por su parte, el Administrador del Sistema deberá periódicamente, al menos dos veces al año, efectuar encuestas de percepción de la calidad del servicio a los usuarios del transporte público, cuyos resultados deberán ser publicados a través de los medios de información pública disponibles; así como también,

realizar las acciones que sean pertinentes para corregir o mejorar la prestación del transporte público.

El incumplimiento de los indicadores de calidad del servicio será motivo de la aplicación, por parte del Administrador del Sistema, de las sanciones que se estipulen en los contratos de operación.

7. ALTERNATIVAS DE CONTRATACIÓN Y REMUNERACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

La LOTTSV define que, la provisión de los servicios de transporte público, al ser un servicio estratégico, se puede realizar de dos maneras: 1) por gestión directa por parte del Estado, en cuyo caso el servicio puede efectuarse con equipo rodante propio o por contratación de servicios a terceros; y, 2) por delegación a operadores privados organizados en compañías o cooperativas legalmente constituidas, en cuyo caso se deberán realizar los respectivos contratos de operación.

La Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 que “Establece la integración de los subsistemas del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros” del Distrito Metropolitano de Quito, ha sustituido la anterior normativa que regulaba el procedimiento de delegación a la iniciativa privada, por la asignación de grupos o paquetes de rutas mediante concurso público (Disposición Reformatoria Primera), lo cual dará origen a los respectivos contratos de operación.

La normativa Nacional y Metropolitana deja la opción de tener dos formas o caminos para realizar los concursos y los respectivos contratos de los servicios de transporte público:

- 1) Por prestación de servicios, lo que implica que el concurso debe realizarse aplicando lo que establece la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública (LOSNCPP), es decir una licitación a través del Servicio Compras Públicas (SERCOP); o,
- 2) Por delegación aplicando lo que establece la LOTTSV y lo definido en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, en cuyo caso se realizará un concurso público directo por parte de la Municipalidad a través del Administrador del Sistema.

Dependiendo de la forma de contratación de los servicios de transporte público, se podrá aplicar las correspondientes alternativas de remuneración, sobre la base de lo dispuesto en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, la cual determina: *“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”*.

En tales consideraciones, a continuación, se describen dos alternativas de forma de pago y de contratación:

7.1 Alternativa 1: Pago por prestación de servicios

Esta forma de contrato y pago de los servicios a contratarse se fundamenta en que, el contratante (Municipalidad) garantiza el pago de la contraprestación de dichos servicios, con lo cual el operador de transporte no asume ningún riesgo respecto de la demanda, mientras que la Municipalidad debe certificar la disponibilidad de los recursos necesarios para garantizar el pago de esos servicios.

El pago de la contraprestación de los servicios está determinado por la aplicación de un mecanismo basado en el cálculo del costo de operar un (1) kilómetro por una unidad de transporte, valor que dependerá del tipo de vehículo (metro, trolebús, biarticulado, articulado, bus estándar – tipo o minibús y, si estos son a diésel, eléctrico u otra tecnología).

El cálculo de dichos valores referenciales se los obtendrá del Modelo Tarifario que se utilice, en este caso el que dispone el Administrador del Sistema. Los participantes en el concurso de asignación de grupos de rutas deberán ofertar sus valores, siendo los que mejores opciones de ganar el concurso aquellos que oferten los menores valores de km recorrido.

La remuneración se efectuará multiplicando el número de kilómetros operados (según las especificaciones del contrato respectivo) por el valor de cada km de recorrido establecido en el contrato para el tipo de vehículo y servicio que se preste. El Fideicomiso Global del SITP-DMQ será el que ejecute dichos pagos según las disposiciones emanadas por el Administrador del Sistema, que básicamente se referirán a los reportes de cumplimiento de la operación según los contratos respectivos.

Esta alternativa requiere del cumplimiento de las siguientes condiciones:

- Disponer de la certificación presupuestaria de la entidad municipal correspondiente, que certifique la disponibilidad de los fondos totales necesarios para el pago de los servicios de transporte público de todo el SITP-DMQ.

De acuerdo con los informes técnicos de respaldo de la Ordenanza No. 017-2020, ese monto anual estimado asciende en su fase total de integración a USD \$ 259.861.908,62, los cuales se financiarán con un 82% (USD \$ 213'086.765,07) provenientes de ingresos tarifarios y no tarifarios; y, 18% (USD \$ 46'775.143,55), de aportes municipales (subsidio).

Al respecto debe señalarse que, ese monto para el año 2021, que será parcial, no está incluido en el presupuesto municipal.

- Esta alternativa asegura un ingreso fijo a los operadores, lo cual permitirá cubrir sus costos de operación y la respectiva rentabilidad.
- Los oferentes que participen en la licitación a través del procedimiento del SERCOP, deberán acreditar que son operadoras nacionales o que

son asociaciones mixtas conformadas con empresas nacionales y extranjeras, según las condiciones la normativa correspondiente. Como consecuencia se eliminará la competencia entre operadoras y unidades de transporte público por captar pasajeros.

- Los plazos de contratación requeridos para la contratación de servicios de transporte público definidos en el SITP-DMQ, tendría dificultades de aplicación si se realiza bajo el procedimiento de la Ley de Contratación Pública, debido a que se dificulta la contratación por periodos mayores a 4 años.

7.2 Alternativa 2: Pago por distribución de ingresos por tarifas, directos e indirectos

- Esta forma de contrato y pago de la contraprestación de los servicios de transporte público se fundamenta en la delegación del servicio al operador privado (explotación bajo las condiciones del respectivo contrato) y en la distribución de los ingresos del SITP-DMQ por parte el Fideicomiso Global, los cuales serán complementados por la Municipalidad cubriendo los valores de tarifa menores que se pagaron en las transferencias o transbordos y la integración sin costo, según las definiciones establecidas en la Ordenanza No. 017-2020.

Los que deberán ser complementados por la Municipalidad por efectos de las tarifas de transferencia se aplicarán a las siguientes condiciones:

- No se reconoce el pago adicional por pago de las tarifas preferenciales, debido a que esa diferencia ya está prorrateada en el valor de la tarifa completa.
- No se reconocerán los valores de tarifas por transferencias entre los servicios alimentadores con las troncales de superficie y viceversa de una misma operadora.
- Se reconocerá el valor restante de los valores de las tarifas de transferencia entre el subsistema Metro y el resto de los subsistemas de superficie y viceversa.

Ejemplo 1: El Municipio reconocerá USD 0,20 por cada usuario que se transfiera desde el Metro a una troncal del subsistema Metrobús-Q (troncales de operadores privados) o a un servicio alimentador u otro tipo de ruta (transversal, diagonal, longitudinal); o, viceversa.

Ejemplo 2: El Municipio reconocerá USD 0,10 para las transferencias entre troncales que no estén dentro de una estación o terminal cerrada, como en el caso de la Estación Marín – Valle de Los Chillos (El Playón de la Marín).

Así mismo, se reconocerá USD 0,10 para las transferencias entre rutas transversales, longitudinales, diagonales, troncales o subtroncales; y, viceversa.

- Se reconocerá el valor restante de los valores de las tarifas de transferencia de entre los servicios combinados y urbanos de superficie.

Ejemplo: El Municipio reconocerá USD 0,10 para las transferencias entre los servicios interparroquiales y los servicios urbanos de superficie, dentro de los 80 min de la ventana de tiempo contabilizados desde la validación en la unidad en la que se inició el viaje. Esto se aplicará únicamente en los viajes que se realicen desde las parroquias hacia la ciudad de Quito, no en el retorno.

La distribución de los ingresos generados por pago de tarifas más los valores adicionales reconocidos por la Municipalidad por efecto de las transferencias, será la siguiente:

$$\text{Rendimiento por km} = \frac{\text{Ingresos totales en un período}}{\text{km totales en un período}}$$

Pago a operadores

$$= \sum_{i=1}^n \text{km operados}_i \cdot \text{Rendimiento por km} \cdot \text{FA por tipo de vehículo}_i$$

i = tipo de servicio (alimentador, transversal, longitudinal, diagonal, troncal, subtroncal)

FA = Factor de Ajuste por tipo de vehículo (articulado, bus estándar o tipo, minibús sean eléctricos o a diésel)

- En esta alternativa, la municipalidad no garantiza el pago de costo operacional de los servicios como tal, sino que responderá por los valores de tarifa no pagados por los usuarios de manera completa debido a la política tarifaria de integración definida en la citada Ordenanza Metropolitana (tarifas adicionales por integración y sin costo en el SITP). Esta alternativa define que, los operadores públicos y privados asumen el riesgo de la demanda de usuarios del transporte público de manera compartida con la municipalidad. El monto anual referencial estimado a presupuestarse por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es de USD \$ 29'896.000,00, señalando que el mismo puede ser variable de acuerdo con la fluctuación de la demanda. Adicionalmente, la municipalidad deberá completar los valores de la diferencia entre lo recaudado por tarifa de uso del Metro

y de las troncales de la EPMPQ, para cubrir los costos de operación correspondientes.

Al respecto debe señalarse que, ese monto para el año 2021, que será parcial (USD \$ 7'474.000,00 considerando una operación integrada de los últimos tres meses del año), no está incluido en el presupuesto municipal, más lo que la municipalidad deberá asignar para cubrir los costos de operación del Metro y los corredores de la EPMPQ, para ese periodo.

- Los ingresos generados por el pago de tarifas por parte de los usuarios para utilizar los servicios de transporte público serán captados por el sistema integrado de recaudo (SIR) más los aportes municipales, los cuales serán transferidos al Fideicomiso Global que distribuirá los pagos a los operadores a través de los Fideicomisos Individuales, considerando el número de kilómetros recorridos por las unidades en los diferentes servicios y de acuerdo al tipo de vehículo, para lo cual se aplicarán las fórmulas de distribución antes indicadas.

Esta forma de distribución de ingresos permitirá también eliminar la competencia entre operadoras y unidades de transporte público por la captación de pasajeros, sino que más bien incentivará a que de manera global, se preste la mejor calidad de servicio a los usuarios, lo cual incidirá en el mayor uso de este modo de transporte.

- El Administrador del Sistema deberá efectuar evaluaciones periódicas anuales sobre los costos de operación de los subsistemas de transporte público o cuando existieren cambios importantes que pudieran incidir sustancialmente en esos costos. De verificarse incrementos que superen el 10% del total de la canasta de costos, solicitará al Concejo Metropolitano, con el debido sustento técnico y financiero, defina el mecanismo que permita equilibrar el déficit generado, sea mediante el incremento de las tarifas o un aporte adicional por parte de la municipalidad (mayor subsidio).

En cualquiera de las dos alternativas antes descritas, es fundamental la eliminación de todos los servicios de transporte informal y la adecuada gestión (recorridos y paradas dentro de las vías de jurisdicción del DMQ) de los servicios de transporte público intra e interprovinciales autorizados por la Agencia Nacional de tránsito (ANT), a fin de que no compitan con los servicios metropolitanos, afectando la estabilidad financiera del SITP-DMQ que incluye a las operadoras y a la municipalidad.

La selección o adopción de una de las alternativas dependerá de las definiciones jurídicas que correspondan y a la adaptación más idónea a los objetivos y requerimientos de la municipalidad, considerando los ámbitos legales, técnicos, procedimentales y financieros que permitan viabilizar de la manera más ágil y segura, la realización del concurso público de asignación

de rutas, su implementación operativa y sostenibilidad financiera del sistema integrado de transporte del DMQ.

En ese contexto, a continuación, se desarrolla una matriz comparativa de ventajas y desventajas que permitirán dar una orientación para la toma de decisión:

	Garantizar disponibilidad de fondos previo al concurso de rutas*	Grado de dificultad para el proceso del concurso de rutas	Transferencia del riesgo de la demanda	Adaptabilidad a plazos requeridos en el contrato	Flexibilidad de los participantes a nivel nacional e internacional
Alternativa 1	Si	Mayor	Municipalidad	Menor	Menor
Alternativa 2	No	Menor	Compartida	Mayor	Mayor

(*) La municipalidad no tiene presupuestado para el año 2021 recursos para la subvención o subsidio del SITP-DMQ, lo cual no podrá emitir una Certificación Presupuestaria para cumplir con este requerimiento obligatorio de la Alternativa 1.

De acuerdo con la matriz anterior, se puede identificar que, la Alternativa 2 presenta mejores condiciones de ser aplicada desde el punto de vista de la municipalidad; mientras que, para los potenciales participantes en el concurso de asignación de grupos o paquetes de rutas, la Alternativa 1 puede ser de más atractiva debido a que se ofrece una mayor garantía y claridad de los ingresos.

8. MECANISMO DE ASIGNACIÓN DE RUTAS

Para la asignación de todos los servicios involucrados en la red del sistema integrado de transporte público del DMQ (SITP), se ha determinado realizar un concurso público a personas jurídicas nacionales e internacionales (operadoras) que deberán ofertar por un paquete de servicios que han sido agrupados, principalmente, en función de su ubicación territorial en el DMQ. Dichos paquetes o grupos de rutas están definidos en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 y recogidos en el punto 2.3 del presente documento.

Las actuales operadoras interesadas en continuar prestando el servicio en las nuevas condiciones establecidas para el SITP-DMQ podrán participar en este proceso, sea de manera individual o agrupada. En el caso de ser adjudicadas en el concurso público señalado, seguirán siendo operadoras de transporte público de pasajeros en el DMQ.

No existen garantías a ninguna operadora actual para continuar en el servicio, tampoco garantía de mantener toda la flota actual en el caso de ser asignada como ganadora de un paquete de rutas, debido a que el requerimiento de la nueva red de transporte definida en el Plan de

Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, tanto en el trazado como en el modelo de gestión, no guarda relación con la actual.

El Administrador del Sistema será el responsable de llevar a cabo este proceso, según lo estipulado en las Disposiciones Reformatorias de la Ordenanza No. 017-2020.

8.1 Condiciones generales obligatorias

- Toda la flota debe ser de propiedad de la Operadora y/o delegada temporalmente por un operador individual para la operación centralizada, hasta que se solventen los aspectos legales del traspaso de dominio a la empresa, según los plazos que se establezcan en los contratos de operación.
- La flota no debe exceder de 6 años de vida útil promedio a lo largo de la vigencia del contrato de operación y no más de 10 años de forma individual. La renovación de flota se realizará con unidades de tecnología "cero emisiones" según el tipo de vehículo que corresponda a los servicios asignados, cumpliendo las especificaciones de la normativa vigente de electromovilidad, las mismas que deberán ser de propiedad de la empresa u organización respectiva o mediante contratos de arrendamiento (leasing) si la normativa nacional respectiva permite esa opción.
- Implementación de sistemas inteligentes de transporte: sistemas integrado de recaudo (SIR), ayuda a la explotación o control operacional (SAE) e información al usuario (SIU), lo cuales deberán estar operativos en un plazo máximo de 6 meses después de la firma del contrato. Estos sistemas deberán cumplir con la normativa metropolitana expedida para el efecto, así como la realización de los procesos de certificación de interoperabilidad correspondientes.
- Deberán presentar un cronograma de implementación certificado por una entidad autorizada de certificación de la norma UNE EN 13816 referente a los indicadores de calidad del servicio; y, otra carta compromiso relacionada con la obtención de la certificación ISO determinada en el contrato de operación, la cual debe implementarse en un plazo no mayor a 12 meses posterior a la firma del contrato de operación.
- Para el caso de operadoras de transporte público que prestan su servicio previo al concurso de los grupos de rutas, y se agrupen en una nueva organización o participen de manera individual, deberán presentar una certificación de cada una de ellas de haber suscrito las adendas de los contratos previos de operación a este nuevo proceso. Caso contrario, serán descalificadas.

- Se evaluará las ofertas técnicas y económicas en caso de aplicarse. Los oferentes que no cumplan con la oferta técnica no podrán continuar en el proceso de asignación.

8.2 Concurso público con las siguientes condiciones y puntuación (Calificación total 100 puntos)

8.2.1 Para el caso de la Alternativa de Pago por prestación de servicios

1. Experiencia y desempeño valorado en transporte público **(10 puntos)**.

Para el caso de las operadoras preexistentes en el DMQ u operadoras de otras jurisdicciones, se considerará lo siguiente:

- Certificación de haber firmado las adendas a los contratos de operación vigentes (5 puntos).
- Prestación del servicio ininterrumpido mínimo 10 años (5 puntos).
- En el caso de operadoras individuales, por cada dos sanciones administrativas anuales generadas por la Secretaría de Movilidad, un punto menos hasta un máximo de cuatro.
- En el caso de agrupamiento de operadoras en una nueva, las sanciones administrativas se considerarán la suma de sanciones aplicadas a ellas, de la siguiente manera:
 - De 4 a 9 sanciones, un punto menos;
 - De 10 a 14 sanciones, dos puntos menos;
 - De 15 a 19 sanciones, tres puntos menos; y,
 - De 20 sanciones en adelante, cuatro puntos menos.
- Para el caso de operadoras que hayan sido regularizadas dentro de los últimos 3 años en el DMQ, y participen de manera individual, la experiencia se considerará el número de años que tengan vigencia como operadoras legalizada. Para este caso, se aplicará lo siguiente:
 - 1 sanciones, un punto menos;
 - 2 a 4 sanciones, dos puntos menos
 - De 5 a 7 sanciones, tres puntos menos;
 - De 8 o más sanciones, cuatro puntos menos.

En caso de que una de estas operadoras se agrupe con otras que tengan experiencia de 10 años como mínimo, se considerará a ésta como una operadora similar a las otras.

Si la agrupación se realiza entre operadoras regularizadas en el DMQ dentro de los últimos tres años, se aplicará la disminución de puntos de la siguiente manera:

- De 2 a 4 sanciones, un punto menos;
- De 5 a 7 sanciones, dos puntos menos;

- De 8 a 10 sanciones, tres puntos menos;
- De 10 o más sanciones, cuatro puntos menos.

Las certificaciones de lo requerido en este punto deben ser extendidas por las entidades que regulan la operación del transporte público donde hayan adquirido la experiencia. En el caso del DMQ, será la Secretaría de Movilidad.

2. Infraestructura logística propia disponible **(10 puntos)**:

- Talleres: 2,5 puntos;
- Patios de operación/garaje: 2,5 puntos;
- Surtidores de combustible: 2,5 puntos;
- Oficinas: 2,5 puntos.

En caso de infraestructura logística arrendada al menos por el plazo de un año antes del concurso, se aplicará de la siguiente manera:

- Talleres: 2 puntos;
- Patios de operación/garaje: 2 puntos;
- Surtidores de combustible: 2 puntos;
- Oficinas: 2 puntos.

3. Disponibilidad de personal y capacidad administrativa **(10 puntos)**.

Como mínimo deberá acreditar la participación del siguiente personal y experiencia requerida:

a) Personal directivo	Perfil	Experiencia	1 punto
Gerente general	Título de tercer nivel	Mínimo 5 años en cargos similares	1,00
b) Personal administrativo			1,5 puntos
Administrativo & Financiero	Título en administración de empresas o afines	Mínimo 5 años en cargos similares	0,20
Contador General	Contador certificado	Mínimo 3 años en cargos similares	0,20
Asistente de Contabilidad	Bachiller en contabilidad	Mínimo 1 año en cargos similares	0,15
Responsable de RRHH	Título en administración de empresas o afines	Mínimo 3 años en cargos similares	0,20
Sistemas & Soporte	Tecnólogo en sistemas o afines.	Mínimo 3 años en cargos similares	0,20
Responsable de adquisiciones	Tecnólogo en mecánica o afines.	Mínimo 2 años en cargos similares	0,20

Responsable de bodega	Tecnólogo administrativo afines.	Mínimo 2 años en cargos similares	0,20
Secretaria	Bachiller	Mínimo 2 años en cargos similares	0,15
c) Personal de operación			3,5 puntos
Jefe de Operaciones	Título en ingeniería o afines	Mínimo 5 años en cargos similares	1,50
Despachador de Ruta	Tecnólogo en transporte, logística o afines.	Mínimo 2 años en cargos similares	0,50
Fiscalizador de Ruta	Tecnólogo en transporte, logística o afines.	Mínimo 2 años en cargos similares	0,50
Monitoreo & Control de gestión operativa	Tecnólogo en transporte, logística o afines	Mínimo 2 años en cargos similares	1,00
d) Personal de mantenimiento			3 puntos
Responsable de Flota & Mantenimiento	Título en ingeniería mecánica o afines	Mínimo 3 años en cargos similares	1,00
Mecánico	Tecnólogo en mecánica o afines.	Mínimo 2 años en cargos similares	0,50
Eléctrico	Tecnólogo en electromecánica o afines.	Mínimo 2 años en cargos similares	0,50
Vulcanizador	Bachiller técnico	Mínimo 2 años en cargos similares	0,50
Carrocero	Bachiller técnico	Mínimo 2 años en cargos similares	0,25
Ayudante de Mecánico	Bachiller técnico	Mínimo 2 años en cargos similares	0,25
e) Personal externo			1 punto
Auditoría externa	Empresa especializada en auditoría o persona natural con certificación de auditor	Mínimo 5 años en cargos similares	0,25
Capacitación Talento Humano	Empresa especializada en RRHH o persona natural con certificación de	Mínimo 5 años en cargos similares	0,25

	capacitador en RRHH		
Asesor Legal	Empresa especializada o persona natural con título de abogado	Mínimo 5 años en cargos similares	0,25
Servicio de Guardianía	Empresa especializada autorizada	Mínimo 5 años en cargos similares	0,25

4. Año de fabricación y tecnología de vehículos **(5 puntos)**.

La flota que se presente documentadamente no deberá tener una vida útil promedio de más de 6 años hasta finales del año 2021 y no más de 10 años de forma individual de cada unidad.

5. Porcentaje y cronograma de flota a incorporar con tecnología "cero emisiones" que no corresponda a servicios que obligatoriamente deben operar con este tipo de unidades: troncales de corredores, subtroncales, centro histórico, unidades que crucen el túnel Guayasamín **(15 puntos)**.

La puntuación mayor se adjudicará a quien ofrezca la mayor cantidad de unidades y en el menor tiempo posible, lo cual deberá presentarse con un compromiso notariado de "compraventa". En el contrato de operación deberá especificarse la sanción que deberá señalar que, el incumplimiento es causa de terminación unilateral anticipada del contrato.

El oferente deberá presentar una programación y una propuesta de operación temporal con flota a diésel, cumpliendo los requisitos estipulados en el punto 4.

6. Costo por kilómetro del servicio por tipo de flota **(50 puntos)**.

Esta puntuación tendrá relación con el menor costo ofertado y a la vez el cumplimiento de todas las demás condiciones antes señaladas. Se definirá un formato para la presentación de los costos que deben ser reportados y las condiciones mínimas a cumplirse por todos los oferentes. En todo caso, el valor ofertado no deberá ser mayor al referencial emitido por el Administrador del Sistema. Para el efecto se puntuará de manera proporcional aplicando regla de tres-inversa, teniendo como referencia el menor valor ofertado.

8.2.2 Para el caso de la Alternativa de Pago por distribución de ingresos por tarifas, directos e indirectos

Se emplearán exactamente los mismos parámetros y condiciones de calificación del 1 al 5, correspondientes a la alterativa del 8.2.1.,

aplicando la multiplicación por dos (2) el número de puntos, de tal forma de llegar también a un máximo de 100 en la suma total.

En lo concerniente al punto 6, para esta alternativa no se aplicará una calificación o puntuación para la oferta económica, debido a que este parámetro no es discrecional, ya que el tema de la remuneración económica por la contraprestación de los servicios de transporte público, son únicos, en donde se aplica una distribución de los ingresos recaudados directamente por el cobro de las tarifas y la retribución por parte de la municipalidad que deberá completar los valores de tarifa que no se cobraron a los usuarios de forma completa por la aplicación de la política tarifaria establecida en la Ordenanza No. 017-2020 (transferencias con valores menores y sin costo).

En esta alternativa, los ingresos que pudieren captarse por concepto de publicidad en las unidades de transporte (vehículos)

8.3 Condiciones adicionales

- Plazo de vigencia del contrato: 10 años⁷ con opción a renovarse por un mismo período, cumpliendo las condiciones establecidas en el punto 3, política 15, del presente documento.
- Desde la fecha de suscripción del contrato, todo cambio de unidad será tramitado solo por buses con tecnología "cero emisiones", en cuyo caso el SITP-DMQ deberá reconocer la inversión de acuerdo con lo que estipula la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 en lo concerniente al valor de la tarifa para este tipo de vehículos, lo cual deberá ser remunerado de forma complementaria por el Administrador del Sistema.

9. MODELO ADMINISTRATIVO FINANCIERO

En términos generales, el modelo de gestión para la operación integrada de los servicios de transporte público de superficie y de la PLMQ, como Fase 1 del Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ (SITP-DMQ), consiste en manera resumida en un flujograma de procesos básicos, en donde intervienen los siguientes actores y/o componentes:

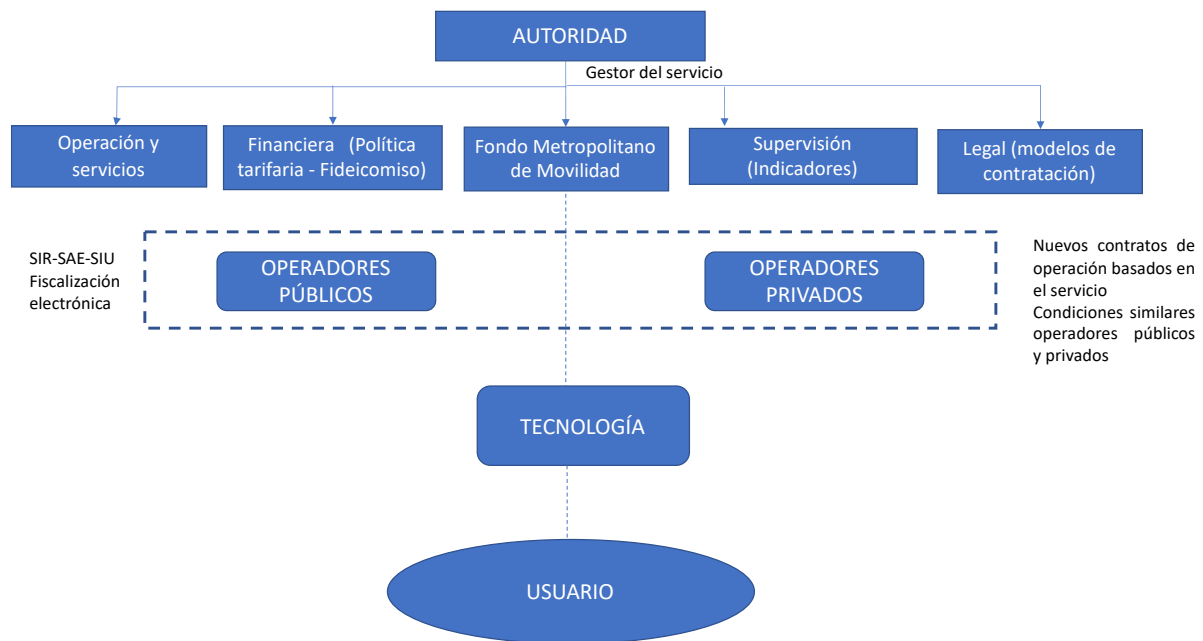
- Usuarios de los servicios de transporte;
- Operadores de transporte públicos y privados;
- El sistema integrado de recaudo (SIR), que incluye al (los) operador (es) de ese sistema;
- El fideicomiso que se conforme para administrar los fondos provenientes del recaudo (pago de tarifas) y de otras fuentes no operacionales asociadas al sistema de transporte público entregado por el Administrador del Sistema según el requerimiento de equilibrio financiero del SITP-DMQ;

⁷ Plazo de vigencia establecido en la LOTTTSV respecto de los servicios de transporte público.

- El Fondo Metropolitano de Movilidad u organismo municipal a fin.
- La Autoridad Única de Transporte o Entidad Administradora del SITP-DMQ;

En la figura No. 12 se muestra esquemáticamente la estructura organizativa y las funciones de cada uno de los componentes del Modelo General de Gestión.

Figura No. 3: Esquema del modelo administrativo financiero del SITP-DMQ



Este modelo establece una forma radicalmente diferente al actual esquema de operación y gestión del transporte público del DMQ. Los aspectos que marcan estas diferencias y que le garantizan un significativo potencial de mejoramiento de la calidad del servicio, son los siguientes:

- Los operadores de transporte dejarán de recibir dinero directamente por parte de los usuarios por concepto del cobro de tarifas.
- La forma de pago y/o distribución de ingresos a los operadores se realizará por el valor definido para el costo de operación por kilómetro operado, lo cual se efectivizará a través de un fideicomiso que recibirá las instrucciones de la Autoridad Única de Transporte del DMQ (AUT-DMQ).
- Se terminará la competencia por captar pasajeros por parte de los operadores ("guerra del centavo"), quienes actualmente conceptualizan al pasajero como dinero y no como servicio con calidad. Esto facilitará el cumplimiento de levantar o dejar pasajeros en los puntos de parada; y, se eliminará la competencia entre unidades ("correos" o aguantadas).

- Los reportes técnicos de la operación efectuada se basarán en la aplicación de sistemas tecnológicos (SAE) y serán gestionados por la AUT-DMQ.
- Los usuarios realizarán los pagos de las tarifas correspondientes a través de un sistema tecnológico de recaudo, utilizando los medios electrónicos que para el efecto se definan.
- Los datos provistos por los sistemas tecnológicos de transporte (SIR, SAE, SIU) permitirá generar información confiable y permanente sobre los servicios de transporte a los usuarios, quienes se beneficiarán en los siguientes aspectos:
 - Elimina la pérdida de tiempo en las filas de acceso ocasionadas por el pago en efectivo.
 - No requiere tener dinero efectivo para el pago de la tarifa.
 - Utiliza un medio que ya dispone y que es de uso cotidiano para el pago de su tarifa.
 - Certeza de que el cobro en tarifas reducidas no esté a criterio del operador del bus.
 - Mayor seguridad respecto de hurto del dinero en efectivo.
 - Mayor efectividad para evitar el contagio de enfermedades infecciosas (COVID-19, etc.).

Este nuevo modelo de gestión propuesto y previsto para la operación del transporte público en el DMQ impondrá una nueva cultura en la movilidad metropolitana, mucho más eficiente que, mejorará de manera sustancial la calidad de vida de los ciudadanos.

A continuación, se describen las competencias generales de cada entidad involucrada en la prestación del servicio:

9.1 Autoridad Única de Transporte del DMQ (AUT-DMQ) o Entidad Administradora del SITP-DMQ

Se define a la Autoridad Única del DMQ como la máxima entidad de la Gestión del Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ (SITP-DMQ). Tiene como funciones principales, las siguientes:

- Administrar todo el SITP- DMQ;
- Realizar los procesos de contratación de los servicios de transporte público;
- Gestionar los recursos que financien la operación del SITP-DMQ;
- Fiscalizar los servicios del SITP-DMQ;
- Generar ingresos comerciales o no operacionales para mantener el equilibrio financiero del sistema;
- Generar al Fideicomiso las órdenes y la prelación de pago y descuentos por multas para las operadoras prestadoras del servicio;
- Planificar operativamente y evaluar el desempeño del SITP-DMQ de manera permanente para alcanzar los mejores niveles de optimización;

- Proponer la planificación de nuevos servicios de transporte para la aprobación de la Secretaría de Movilidad;
- Aplicar las políticas, directrices y planificación estratégicas sobre transporte público emitidas desde la Secretaría de Movilidad.

Esta entidad debe crearse por parte del Concejo Metropolitano dentro de estructura Municipal con fines de la administrar operacionalmente el SITP-DMQ, mientras que la Secretaría de Movilidad, órgano rector de ese ámbito, ejercerá la emisión de las políticas, directrices y planteamiento de los proyectos estratégicos respectivos. Así mismo, la Secretaría de Movilidad o la Unidad técnica que la Administración conforme, será la encargada de iniciar con estas competencias hasta que se conforme la mencionada AUT-DMQ.

9.2 Fideicomiso (Cámara de Compensación)

- Receptar y centralizar los ingresos operacionales generados por el SITP-DMQ, así como los otros aportes de diversas fuentes no operacionales y comerciales destinadas a financiar la operación de este, lo cual deberá ser provisto por el Fondo Metropolitano de Movilidad sobre la base de los protocolos que se establezcan para mantener el equilibrio financiero del SITP-DMQ.
- Generar los pagos a los prestadores de servicios (operadores de transporte, recaudo, entidades crediticias si el caso lo considera, entre otros) que defina el contrato respectivo, efectuando las transferencias monetarias correspondientes, conforme a las disposiciones que la Autoridad Única del Transporte Público lo determine y que consten en su contrato.

Para el efecto, la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 establece que, se constituirá un Fideicomiso Global por parte de la municipalidad a través del Administrador del Sistema, el cual será custodio de los fondos generados por la recaudación de las tarifas pagadas por los usuarios por el uso de los servicios de transporte público integrado.

Adicionalmente se establece que, al Fideicomiso Global, se constituirán Fideicomiso Individuales por parte de los diferentes subsistemas de transporte, debiendo estar el Fideicomiso Global y cada Fideicomiso Individual debidamente interrelacionados, según las disposiciones establecida en la citada ordenanza.

9.3 Ingresos del SITP-DMQ

Los ingresos económicos para el SITP-DMQ se obtendrán de cuatro fuentes principales para cubrir los costos de la operación:

- Tarifarios
- No operacionales: comerciales y aportes Municipales (subvenciones)

9.3.1 Tarifarios

Corresponden a los ingresos que se generen por el cobro de la tarifa vigente en los servicios de SITP-DMQ, obtenidos por los diferentes medios electrónicos de pago, de acuerdo con la política tarifaria aprobada en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020.

Todos los ingresos serán centralizados en una sola entidad (Fideicomiso Global), por tal razón ningún operador puede disponer de esos valores porque son de propiedad del SITP – DMQ.

9.3.2 No operacionales

Son todos los ingresos monetarios cuyo origen proceda de cualquier otra fuente que no sea la tarifa, según lo estipula la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020. Dependiendo en qué servicios de transporte público o espacios físicos se originen, éstos serán administrados por los fideicomisos individuales correspondientes.

Entre otros ingresos, se pueden mencionar:

- Arriendo por espacios comerciales en paradas, estaciones y terminales de transferencia.
- Venta de imagen o uso de espacios para publicidad en estaciones, paradas y vehículos.
- Publicidad en espacios públicos de información al usuario, incluyendo en aplicaciones tecnológicas.
- Publicidad en medios de pago personalizados.
- Otros.

En cuanto se refiere a los aportes municipales, éstos se pueden generar por la aplicación de tasas u otros mecanismos similares, cuya recaudación será administrada por el Fideicomiso Global; así como también, los recursos que directamente sean proveídos por la Municipalidad. Estos dineros serán transferidos al Fideicomiso Global, a través del Fondo de Movilidad u organismo específico que se conforme para el efecto.

9.4 Fondo Metropolitano de Movilidad

Se define como un organismo dentro de la estructura del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, cuyo objeto será la de gestionar la consecución de recursos para el equilibrio financiero del SITP-DMQ de ser necesario (déficit entre los ingresos por tarifa frente por la aplicación de la política tarifaria o por incremento de los costos de operación de los servicios de transporte), así como para el mantenimiento o la inversión en mejoramiento de éste (infraestructura, material rodante municipal, entre otros). Este objetivo pretende minimizar la carga presupuestaria de la Municipalidad para cubrir los costos de operación de los servicios de movilidad. Para el efecto, se debe crear este organismo mediante el proceso legal administrativo que

corresponda, de forma que, la captación de los recursos se fije de manera fundamentada y permanente.

Las posibles fuentes de financiamiento podrían incluir alternativas de nuevas tasas e impuestos al sistema de movilidad, fundamentalmente hacia los vehículos individuales o particulares.

Este organismo será el encargado de traspasar al Fideicomiso Global, los fondos necesarios para completar el equilibrio financiero del SITP-DMQ, si el caso lo requiere.

9.4.1 Consideraciones generales

- El sistema de movilidad del DMQ en su conjunto requiere de respaldo financiero para cubrir los costos de operación y servicios a los ciudadanos.
- En las condiciones de la economía nacional y local, la tarifa de pago por el uso de los servicios de transporte público por parte del usuario puede ser menor a la tarifa técnica, tal como lo define la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020.
- Se deben identificar fuentes de financiamiento relacionadas con el sistema de movilidad.

9.4.2 Posibles fuentes de financiamiento que deben tener el carácter de permanentes

- Multas generadas por el incumplimiento de las condiciones contractuales de los servicios del SITP-DMQ.
- Gestión para ampliar la oferta del sistema de estacionamientos y optimizar el recaudo (actualización del valor del Sistema Metropolitano de Estacionamientos que represente al menos un 50% del valor actual de ese servicio).
- Peajes metropolitanos.
- Infracciones de tránsito (equiparar los valores de multa por infracciones de estacionamiento en la vía pública e incumplimiento de las medidas de restricción de circulación vehicular que fueron disminuidas mediante Ordenanzas Metropolitanas No. 001 y No. 002 del 30 de mayo de 2014).
- Tasa por uso del vehículo privado por kilómetros recorridos anuales que excedan los rangos establecidos por tipo de cilindraje de vehículo, según la norma que para el efecto se promulgue.
- Recursos generados por otras infracciones relacionadas con el sistema de movilidad.
- Plusvalía asociada a las áreas de influencia de las estaciones de la PLMQ ("Zonas Metro") por cambios de uso de suelo.
- Otros que se identifiquen con el objetivo del Fondo Metropolitano de Movilidad.

10. CONDICIONES PARA EL PROCESO TRANSITORIO PREVIO A LA INTEGRACIÓN DEL SITP-DMQ

10.1 Operación y régimen de contratación de las rutas alimentadoras de los corredores administrados por la EPMTQP

Situación previa a la Fase Primera Etapa 1A de Integración.

- Alternativa 1: Los alimentadores deben ser “contratados” por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTQP) por un periodo de un (1) año a los mismos operadores que actualmente prestan el servicio y bajo las mismas condiciones, con la cláusula que este servicio se suspenderá y dicho contrato fenecerá cuando sean reemplazados por los ganadores de los paquetes o grupos de rutas, lo cual está previsto ocurra entre julio y diciembre del 2021 según el cronograma respectivo que forma parte de los anexos a la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020.

En este caso, la recaudación por tarifas en los alimentadores se realizará por cobro directo y en efectivo con el valor de USD \$ 0,35, aplicando el actual mecanismo de gestión (boletos pre-comprados a la EPMTQP por parte del operador). Por su parte, la EPMTQP pagará mensualmente al operador el valor acordado mediante contrato u convenio de pago.

Alternativa 2: Los mismos operadores de las rutas alimentadoras cobrarán el pasaje de USD \$ 0,35 a los usuarios, que se dirijan desde los barrios hacia las estaciones de transferencia. Ese dinero será recaudo propio del operador. Para el retorno, los usuarios no pagarán la tarifa en los buses alimentadores, pero la EPMTQP pagará mensualmente al operador el costo correspondiente por pasajero transportado. Este mecanismo deberá establecerse mediante un contrato o convenio según la normativa correspondiente lo permita. El costo por pasajero deberá ser definido por el número estimado de éstos (acuerdo entre EPMTQP y operador).

Este mecanismo de remuneración a los servicios de alimentación a las estaciones de transferencia se aplicará cuando los prestadores de servicio sean distintos a los que operan las troncales. Esto significa que, lo señalado no se aplicará a los corredores Sur Occidental y Central Norte, ya que las unidades tanto de las troncales como de los servicios alimentadores pertenecen a la misma operadora o consorcio de operadoras.

- En el caso de las dos alternativas antes señaladas, el corredor suroccidental operará como cualquier ruta convencional, es decir, que la recaudación que realizan en las paradas y unidades, serán directamente la remuneración a sus servicios, por lo cual la EPMTQP no tendría que efectuar ningún pago por los mismos. Por su parte la EPMTQP mantendrá a su cargo la seguridad y mantenimiento de las paradas de

dicho corredor y, el operador se hará cargo del personal de recaudación en éstas.

- Para poder optar por este tipo de prestación de servicio, la operadora interesada deberá haber suscrito las adendas a los contratos de operación definidas en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020.

Situación durante la implementación de la Fase Primera Etapa 1A de Integración.

- La asignación de los grupos o paquetes de rutas según el cronograma respectivo culminará con la realización de los contratos de operación, lo cual se ha previsto se cumpla a partir del mes de julio del 2021.

Siendo este un proceso de implementación progresivo, los ganadores de los diferentes grupos o paquetes de rutas podrán efectuar la contratación de los servicios del sistema de recaudo que vayan a implementar, con lo cual podrían priorizar la implementación del sistema de recaudo a los servicios de alimentación, de forma que coincida con el inicio de la operación del Metro y su sistema de recaudo. A partir de esa implementación se reemplazará el servicio de los buses alimentadores que venían trabajando con el anterior régimen de contrato u convenio (alternativa 1, o alternativa 2).

Una vez reemplazados todas las unidades con los sistemas SIR, SAE, SIU, Se iniciaría la integración tarifaria completa entre los servicios de alimentación y los subsistemas Metro y troncales del Metrobús – Q, entendiéndose que la EPMTQP haya implementado también los sistemas inteligentes de transporte en sus unidades.

- Los demás servicios convencionales que serán reestructurados de acuerdo con el plan correspondiente se implementarán a partir de enero del 2022, según el cronograma previsto en la citada Ordenanza.
- Los servicios Convencionales Combinados (Interparroquiales), que llegarán a las nuevas miniestaciones de La Carolina, El Arbolito (EL Ejido), y San Francisco, solo tendrán integración física.

10.2 Condiciones para las rutas del Subsistema Convencional y Metrobús-Q a cargo de operadores privados (Corredor Central Norte y Sur Occidental)

- Para la operación de estos servicios, tanto Urbanos como Combinados, la operación está determinada por las disposiciones expuestas en la Ordenanza No. 017-2020, siendo la acción fundamental la suscripción de las adendas a los contratos de operación vigentes, lo cual les permitirá a las operadoras: cobrar las tarifas aprobadas en la Ordenanza, participar en el concurso de asignación de rutas y, al Sistema le facilitará el proceso de reestructuración de rutas del SITP-DMQ.

- En caso de que la firma de las adendas sea parcial, las operadoras que no cumplan con este requisito tendrán que someterse, por parte de la Autoridad del sistema, a la reubicación de las rutas a su cargo, desplazándolas hacia sectores periféricos en donde la incidencia a las demás rutas por diferencias tarifarias sea la menor posible, cuya vigencia está fijada hasta la asignación de los paquetes de rutas a los ganadores del concurso público respectivo.
- En caso de que los operadores de los corredores Central Norte y Sur Occidental no suscribieren las adendas a los contratos vigentes, la EPMMOP tomará a cargo la prestación de esos servicios, pudiendo subcontratar a operadoras que hayan firmado dichas adendas.

11. REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SITP-DMQ

Ejecución por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ a través de su entidad competente (EPMMOP), de las obras de infraestructura definidas en el Plan de Reestructuración de Rutas, requerimiento realizado por la Secretaría de Movilidad.

12. PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN DE LAS NUEVAS RUTAS DEL SITP-DMQ

De acuerdo con el Plan de Reestructuración de Rutas para la implementación del SITP-DMQ, Anexo de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, la integración de los diferentes servicios de transporte público se realizará en fases consecutivas, como se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 7: Fases de implementación de la reestructuración de rutas

Fase de Integración	Corredor/Servicio	Condición
PRIMERA Etapa 1A	Central Trolebús	Integración física y tarifaria
	Oriental (Ecovía y Suroriental)	
	Alimentadores administrados por la Empresa de Pasajeros. Nuevos alimentadores en Magdalena y San Francisco	
	Servicios semiexpresos del Valle de Los Chillos y del Valle de Tumbaco.	Integración física
PRIMERA Etapa 1B	Corredor Central Norte	Integración física y tarifaria
	Corredor Suroccidental	
SEGUNDA	Red de transporte Convencional urbana reestructurada a servicios longitudinales, troncales, subtroncales, alimentadores, diagonales, transversales y perimetrales.	Integración física y tarifaria
	Servicios Intracantoniales Combinados	Integración física y tarifaria

12.1 Primera Fase de Integración - 1A

En esta fase inicial del SITP-DMQ se integrarán física y tarifariamente la PLMQ con los troncales de los corredores Central – Trolebús y Oriental (Nor Oriental-Ecovía y Sur Oriental) y, los servicios de rutas alimentadoras definidas en el Plan de Reestructuración de Rutas para esta fase.

Los circuitos de las dos troncales que se han definido en el Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ, se detallan en la siguiente tabla:

Tabla 8: Servicios troncales Fase 1A

Corredor	Circuito	Tipo de Servicio	Flota	Intervalo (minutos)	Longitud vuelta (Km)
Central Trolebús	El Recreo - Colón	Troncal	10	5	14,8
	Labrador – Ejido	Troncal	13	6	23,3
	T. Carcelén - P. Cuero y Caicedo	Troncal	14	6	23,3
	Quitumbe – Recreo	Troncal	10	5	29,2
	Carcelén - Labrador	Troncal	12	4	14,0
Oriental	T. Guamaní - Universidades	Troncal	43	3	36,14
	Quitumbe – Marín	Troncal	24	4	29,01
	Recreo - Río Coca	Troncal	35	3	26,5
	Guamaní - Recreo	Troncal	15	4	21,49
	Marín – Río Coca	Troncal	19	4	18,4
	Río Coca – Labrador	Integración	4	8	5,28
TOTAL			199		

Las rutas alimentadoras para esta fase se detallan en la siguiente tabla:

Tabla 9: Servicios Alimentadores Fase 1A

Estación Terminal	Rutas	Operadora	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Longitud Kilometros	Flota
Labrador	E. M. El Labrador - Comité del Pueblo	EPMTPQ	6	8	14,44	11
	E. M. El Labrador - Cotocollao	EPMTPQ	6	7	27,65	10
	E. M. El Labrador - Kennedy - Eden	EPMTPQ	9	10	9,70	6
	E. M. El Labrador - Laureles	EPMTPQ	9	10	9,64	6
	E. M. El Labrador - Llano Grande - Bonanza	San Juan De Calderón	8	10	30,69	12
	E. M. El Labrador - Rumiñahui	EPMTPQ	8	10	11,20	6
	E. M. El Labrador - Zabala	Calderón	12	15	34,60	12
Magdalena	Chilibulo - Estación Magdalena	Pichincha	6	8	8,09	5
	Estación La Magdalena - Forestal	San Cristóbal	10	12	12,52	7
Morán Valverde	Morán Valverde - San Fco. de Huarca	San Cristóbal	14	16	12,26	4
	T. Morán Valverde - Martha Bucaram	Vepiex	9	12	12,87	6
Capulí	Capulí - Caupicho	Transplaneta	5	7	11,08	7
	Capulí - La Cocha	Transplaneta	5	8	11,30	8
Guajalo	Guajaló - San Martín	6 De Diciembre	5	5	14,92	6
Carcelén	T. Carcelén - E. Labrador	Calderón	7	8	14,66	9
	T. Carcelén - Alborada - Bellavista	San Juan	8	10	28,22	13
	T. Carcelén - Calderón - Cabuyal	Calderón	9	12	22,49	9
	T. Carcelén - Calderón - Oyacoto	Calderón	15	25	28,30	6
	T. Carcelén - Colinas del Valle (San Jose del Moran)	Calderón	9	11	18,40	9

Guamaní	T. Guamaní - Venecia	Transplaneta	6	6	4,35	4
	T. Guamaní - Ciudadela Lozada	Juan Pablo	10	15	8,74	5
	T. Guamaní - Héroes de Paquisha	7 De Mayo	8	12	7,70	6
	T. Guamaní - La Joya	Transheroica	6	8	8,95	5
	T. Guamaní - Porvenir	Lujoturisa	12	15	6,89	5
	T. Guamaní - San José de Cutuglagua	Transplaneta	8	12	11,12	6
	T. Guamaní - San Juan de Turubamba	Transplaneta	7	9	7,51	6
	T. Guamaní - Santo Tomas 1	Transplaneta	8	10	6,08	3
	T. Guamaní - T. Quitumbe	EPMTTP	12	12	13,36	4
Marín Central	La Tola - San Roque	Quitumbe	10	12	11,41	6
Quitumbe	T. Quitumbe - Ciudadela El Ejército	Secuatrans	10	15	9,15	5
	T. Quitumbe - Cornejo	Juan Pablo	5	8	11,69	6
	T. Quitumbe - La Merced	San Francisco De Chillogallo	5	7	7,20	5
	T. Quitumbe - Los Cóndores	Latina	6	8	8,52	6
	T. Quitumbe - Manuelita Saenz	Ecuatoriana	9	12	15,62	7
	T. Quitumbe - Paquisha	Juan Pablo Y Siete De Mayo	9	12	17,66	8
	T. Quitumbe - Santospamba	Quitumbe	6	8	14,33	12
Recreo	T. Recreo - Argelia	Translatino	9	12	15,34	7
	T. Recreo - Chillogallo	EPMTTP	7	9	18,34	9
	T. Recreo - Ferroviaria	TransZeta	9	12	8,79	5
	T. Recreo - Lucha de Los Pobres	Vencedores De Pichincha	5	7	17,35	8
	T. Recreo - Oriente Quiteño	Victoria	10	12	16,60	8
	T. Recreo - Solanda	Juan Pablo II	7	10	11,08	7
Río Coca	E. M. El Labrador - T. Río Coca	EPMTTPQ	5	7	5,76	3
	T. Río Coca - Eloy Alfaro - Carapungo	Quiteño Libre	12	15	28,81	9
	T. Río Coca - 6 de Julio	Quiteño Libre	8	11	12,92	7
	T. Río Coca - Agua Clara	Trasporcel	7	10	16,25	10
	T. Río Coca - Comité del Pueblo - La Bota	Alborada	10	12	20,18	10
	T. Río Coca - La Luz	Reino De Quito	13	15	9,20	4
	T. Río Coca - Llano Chico	Reino De Quito	7	9	19,25	10
	T. Río Coca - Monte Aromo	Reino De Quito	10	12	22,34	6
	T. Río Coca - Monteserrín	Reino De Quito	17	20	5,73	2
	T. Río Coca - Nayón	Reino De Quito	7	10	12,10	6
	T. Río Coca - San Juan de Cumbayá	Calderón	22	25	32,24	4
	T. Río Coca - Simón Bolívar - Carapungo	Quiteño Libre	8	10	24,83	10
T. Río Coca - Zábiza	Reino De Quito	13	15	11,75	4	

Los servicios nuevos y expresos de los valles se indican en la siguiente tabla:

Tabla 10: Servicios Nuevos y Semiexpresos de los Valles – Fase 1A

Estación Terminal	Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Longitud vuelta (km)	Flota
EM San Francisco Viaducto	Alimentador	Libertad - San Francisco - Playón de la Marín	6	8	16,82	12
		La Tola – Centro Histórico – El Placer	4	6	10,81	11
		San Teresa - Píntag - EM San Francisco Viaducto	20	25	60,37	7
		San Juan de Conocoto - Hospital del INFA - EM San Francisco Viaducto	11	12	41	8
		La Merced - EM San Francisco Viaducto	12	15	52,39	11
		El Nacional - Guangopolo - La Armenia - EM. San Francisco	16	16	54,39	9
El Ejido	Expreso Valle de Los Chillos	San Alfonso - Píntag - EM El Ejido	10	15	79,15	16
		La Merced - El Tingo - EM El Ejido	13	17	55,59	9
		El Dean Bajo – 6 de Junio – EM El Ejido	10	10	45,95	15
		San Miguel - Conocoto – La Armenia - EM EL Ejido	12	15	48,69	9
	Expreso Valle de Tumbaco	EM El Ejido - Guápulo - Cumbayá	6	7	21,4	15
La Carolina	Expreso Valle de Tumbaco	EL Quinche - EM La Carolina	10	12	84,59	20
		Yaruquí - EM a Carolina	12	15	65,64	14
		Cumbayá - EM La Carolina	10	12	27,07	7
		Puembo – Tumbaco – EM Carolina	15	17	53,77	10
		El Arenal - Tumbaco - EM La Carolina	18	20	43,38	8
		Aeropuerto - EM La Carolina	12	15	72,49	13
		Pifo – EM La Carolina	12	15	58,46	12
La Magdalena	Expreso Valle de los Chillos	Amaguaña – Adm. Zonal - Conocoto - Puengasí - E. Magdalena	12	15	55,8	19
	Diagonal	Cristo Rey- EM Magdalena	4	6	18,47	16
	Diagonal	La Merced – EM Magdalena	6	8	20,6	12
	Diagonal	La Independencia – EM Magdalena	10	12	22,19	8
El Labrador	Expreso Guayllabamba	El Quinche – Guayllabamba – E. Labrador	5	7	98,40	42
					TOTAL	303

EM = Estación de Metro

La infraestructura requerida a construirse permitirá tener conexión directa de los servicios que vienen de las parroquias rurales ubicadas en los valles de Tumbaco, Los Chillos y Guayllabamba. En ese sentido, se requiere efectuar adecuaciones en las zonas aledañas a las estaciones que recibirán esta importante demanda (El Ejido y La Carolina), para que se conviertan en estaciones multimodales con infraestructura mínima.

Es importante destacar que, todos los servicios troncales y de alimentación, a excepción de los denominados expresos y de la ruta alimentadora transversal Libertad – San Francisco – Playón de La Marín, actualmente forman parte del Subsistema Integrado Metrobús-Q y se encuentran plenamente operativos.

El proceso de gestión definido para la integración de los servicios correspondientes a esta Fase se describe a continuación:

- La asignación de las nuevas rutas del SITP-DMQ se realizará a través de un concurso Público de los grupos o paquetes de servicios que fueron definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas, detallados en el punto 2.3 del presente documento, proceso que deberá realizarse a cargo del Administrador del Sistema teniendo como referencia el cronograma general de implementación del SITP-Q, indicado en el Anexo respectivo de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 y replicado en el Anexo 5 del presente.
- Se implementará el sistema de recaudo (SIR), de acuerdo con las siguientes consideraciones:
 - En el Subsistema Metro, la implementación se realizará por parte de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ) a través de los mecanismos que defina para el efecto. Dicha implementación se realizará en todos los trenes y estaciones de la PLMQ, incluyendo en los accesos de integración con los servicios de superficie en aquellas estaciones que son de carácter multimodal.
 - En las estaciones, paradas y vehículos de los servicios troncales de los Corredores Central - Trolebús y Oriental (Nor Oriental-Ecovía y Sur Oriental), la implementación se realizará por parte de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros (EPMPQ) a través de los mecanismos que defina para el efecto.
 - En los buses de las rutas alimentadoras, la implementación se realizará por parte de las operadoras privadas adjudicadas conforme al concurso de asignación de rutas.
 - La implementación del Sistema de Administración Global (SAG), correspondiente al Nivel 4 del SIR del DMQ, se realizará por parte del Administrador del Sistema, al cual se conectarán los sistemas de recaudo de los subsistemas antes señalados.

- El Administrador del Sistema realizará todo el proceso elaboración de los contratos para la adjudicación de las nuevas rutas definidas en el Plan de Reestructuración; y, realizará los trámites administrativos y legales necesarios para dar de baja los contratos vigentes de operación de las rutas convencionales, garantizando la continuidad de la prestación de los servicios de transporte.
- Las tarifas que se aplicarán a los usuarios serán las aprobadas en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, y según los procedimientos allí estipulados en la misma y los que en detalle determina el Administrador del Sistema.
- El cobro de las tarifas a los usuarios en los servicios alimentadores que ingresen a las estaciones o terminales cerradas de transferencia se realizará de la siguiente manera:
 - Se mantendrá la integración sin cobro adicional entre los servicios de las troncales de los dos corredores y los alimentadores dentro de las estaciones de transferencia: Quitumbe, Guamaní, Capulí, El Recreo, La Magdalena, Río Coca, El Labrador y Carcelén.
 - Los buses que presten este tipo de servicio deberán contar necesariamente con el sistema integrado de recaudo (SIR) de acuerdo con las especificaciones tecnológicas establecidas por la municipalidad.
 - En el caso de que dicha implementación del SIR no se concrete, los servicios de las rutas alimentadoras seguirán siendo realizados por los operadores que venían prestando dicho servicio de acuerdo con las condiciones contractuales correspondientes, efectuando los cobros de manera manual (pago en efectivo).

Por su parte, la municipalidad remunerará al SITP-DMQ, según el mecanismo que se defina para el efecto, las diferencias tarifarias producidas por la integración o transbordo de los usuarios que realicen su viaje en sentido: estación de transferencia - barrio/parroquia, desde los servicios troncales o del Metro. Para el efecto, se requerirá que las unidades alimentadoras tengan implementados equipos electrónicos de conteo de pasajeros, cuyo reporte será remitido a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros (EPMPQ), quien seguirá administrando temporalmente los servicios alimentadores.

- El pago de los servicios o distribución de los ingresos generados por el SITP-DMQ a las operadoras asignadas en el concurso de rutas, en las condiciones de integración aplicadas, se realizará a través del Fideicomiso Global siguiendo el procedimiento establecido para el efecto, de acuerdo con las instrucciones que emita el Administrador del

Sistema sobre la base de las condiciones contractuales que correspondan.

- Las rutas del Subsistema Convencional Combinado y Rural no estarán integradas tarifariamente de manera total con los servicios urbanos de la ciudad de Quito hasta la Fase Segunda de Integración. Sin embargo, se aplicarán las definiciones establecidas en el Plan de Reestructuración de Rutas para esta fase. El cobro de las tarifas a los usuarios en los servicios o rutas de este Subsistema puede seguirse realizando de manera manual (pago en efectivo) o a través de la implementación del sistema de recaudo conforme a las especificaciones de establecidas por la Municipalidad, pero su gestión será independiente del SITP-DMQ, hasta su incorporación en la fase correspondiente.

12.2 Primera Fase de Integración – 1B

En esta fase se incorporarán física y tarifariamente a los servicios integrados en la Fase 1A, las troncales de los corredores Central Norte y Sur Occidental con los servicios de rutas alimentadoras definidas en el Plan de Reestructuración de Rutas para esta Fase, de conformidad con la programación establecida por el Administrador del Sistema.

Los circuitos de las dos troncales que se han definido en el Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ incorporar en esta Fase, se detallan en la siguiente tabla:

Tabla 11: Servicios Troncales Fase 1B

Tipo	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Km Ida	Km Retorno	Flota
Troncal	T. Quitumbe - Seminario Mayor	6	8	14.12	13.85	18
Troncal	T. Quitumbe- T. Magdalena	4	6	8.3	8.1	15
Troncal	T. Ofelia – Seminario Mayor	4	6	11.8	11.1	19
Troncal	T. Ofelia - Santa Prisca	4	6	12.5	12.6	21
Troncal	T. Ofelia - T. Labrador	4	6	5.4	5.5	9
Total						82

Las rutas reestructuradas convencionales en los diferentes servicios que se incorporan en esta fase se detallan en la siguiente tabla:

Tabla 12: Reestructuración de rutas - Fase 1B

Tipo	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Intervalo Hora Lateral	Km Ida	Km Retorno	Flota final
Transversal	San Martín de Porres - E. Morán Valverde - Santa Bárbara	7	9	13,0	10,80	11,76	11
Transversal	Santa Clara - Capulí	5	8	12,0	5,89	6,08	9
Transversal	Buenaventura - Capulí	8	10	14,0	6,92	6,78	6

Diagonal	La Merced - EM La Magdalena	6	8	12,0	10,37	10,26	12
Longitudinal	Nuevos Horizontes Del Sur - Estación El Calzado	5	8	14,0	10,58	10,57	15
Transversal	La Esperanza - Capulí	8	8	12,0	5,61	5,69	5
Transversal	Itchimbía - Toctiuco	4	6	10,0	6,72	5,07	10
Transversal	El Dorado - La Independencia	4,0	6,0	10,0	3,6	4,2	7
Transversal	Aymesa - EM Morán Valverde - Vista Hermosa de Chillogallo	10	15	19,0	7,52	6,27	5
Transversal	San Martín De Porres - Lucha De Los Pobres- Cristo Rey	6	8	12,0	11,57	9,43	8
Transversal	Balcón del Valle - Nueva Aurora 2	10	12	16,0	10,98	11,19	8
Transversal	Vicentina - Floresta - Comuna Alta	12	12	16,0	7,67	7,52	5
Transversal	Vicentina - La Floresta - Rosaspamba	12	12	16,0	7,57	7,47	5
Transversal	Bellavista - EM La Carolina - San Vicente	5	7	11,0	7,17	6,76	11
Transversal	Aida León - Reino de Quito	12	12	16,0	9,28	9,94	6
Transversal	La Dolorosa - EM La Magdalena	6	8	12,0	5,96	5,56	7
Alimentadora	Zabala - T. La Ofelia	5	5	9,0	13,32	13,64	19
Alimentadora	Carcelén - T. Ofelia	6	12	3,445,9	4,84	4,58	6
Alimentadora	Pululahua - T. La Ofelia	5	6	10,0	19,70	19,77	22
Alimentadora	San José de Velasco - Planada - T. La Ofelia	5	7	11,0	7,23	7,91	12
Alimentadora	La Pampa - T. La Ofelia	10	10	14,0	16,39	16,31	10
Alimentadora	Colinas Del Norte - T. La Ofelia	5	6	10,0	6,77	7,38	11
Alimentadora	Carcelén Bajo - T. La Ofelia	10	10	14,0	8,8	8,5	6
Alimentadora	Carapungo - T. Ofelia	5	5	9,0	9,87	10,42	14
Alimentadora	Calderón - T. Ofelia	5	5	9,0	10,77	11,63	15
Alimentadora	Calacalí - T. La Ofelia	15	15	19,0	24,38	25,41	11
Alimentadora	Cda Bicentenario - T. La Ofelia	8	8	12,0	10,20	10,43	7
Transversal	Atucucho - Comité Del Pueblo	4	6	10,0	10,11	10,23	18
Transversal	Guanguiltagua - Estadio Olímpico - Mañosca	4,0	6,0	10,0	5,5	4,2	9
Total							290

El proceso de gestión definido para la integración de los servicios correspondientes a esta Fase se describe a continuación:

- La asignación de servicios definidas para esta Fase, se determinarán en el proceso respectivo realizado previamente en la Fase 1A.
- Se implementará el sistema de recaudo (SIR) en todos los servicios de esta Fase.
- El Administrador del Sistema realizará todo el proceso elaboración de los contratos para la adjudicación de las nuevas rutas definidas en el Plan de Reestructuración; y, realizará los trámites administrativos y legales

necesarios para dar de baja los contratos vigentes de operación de las rutas convencionales, garantizando la continuidad de la prestación de los servicios de transporte.

- Las tarifas que se aplicarán a los usuarios serán las que se aprueben en la Ordenanza Metropolitana de Creación del SITP-DMQ, oficializadas por el Administrador del Sistema.
- El pago a las operadoras por la contraprestación de los servicios de transporte público asignados, se realizará a través del Fideicomiso conformado para el SITP-DMQ, de acuerdo con las instrucciones que emita el Administrador del Sistema o la Autoridad Única de Transporte cuando se haya creado y las condiciones señaladas en el punto 6 del presente documento.

12.3 Segunda Fase de Integración (Fase 2)

En esta fase se incorporará física y tarifariamente la Troncal del Corredor Alonso de Angulo con el circuito detallado en la siguiente tabla:

Tabla 13: Servicio Troncal Fase 2

Tipo	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Km Ida	Km Retorno	Flota
Troncal	E. Morán Valverde – P. Universidades	4	6	12,6	13,4	26

Tipo	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Km Ida	Km Retorno	Flota
Subtroncal Amazonas	EM Labrador - EM El Ejido	3	5	7,41	7,79	22
Subtroncal Eloy Alfaro	T. Carcelén - EM Ejido	4	6	15,37	15,14	27
Subtroncal Mariscal Sucre Norte	T. Ofelia - EM Magdalena	4	6	20,5	20,35	32
Subtroncal Shyris	Subtroncal Shyris - Comité del Pueblo - Marín	6	10	15,96	15,65	16
Total						97

Adicionalmente, en esta fase se incorporará tarifariamente la totalidad de los servicios del Subsistema Convencional Combinado y Rural, así como los Alimentadores, los cuales conforman los grupos de rutas reestructuradas que fueron asignados previa a la Primera Fase de Integración 1A en el proceso de selección de las operadoras correspondientes por el Administrador del Contrato o la Autoridad Única de Transporte.

Las rutas correspondientes a este grupo y Fase de Integración se detallan en la siguiente tabla:

Tabla 14: Reestructuración de Rutas Fase 2

Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Intervalo Hora Lateral	Km Ida	Km Retorno	Flota
Intracantonal Rural	4 de abril - Mitad del Mundo - Av. Simón Bolívar - EM EL Labrador	12	15		29,72	28,52	13
Alimentadora	6 de Julio - T. Río Coca	7	10	14,0	6,48	6,51	7
Transversal	Aída León - Ciudadela Tarqui	12	12	16,0	8,91	8,98	6
Transversal	Alegria - La Lorena	7,5	9,5	13,5	9,78	9,41	9
Alimentadora	Alma Lojana - Marín Central	12	15	19,0	6,06	6,17	4
Transversal	Amagasí del Inca - EM Labrador - San Vicente de la Florida	8	10	14,0	10,46	9,19	10
Intracantonal Combinada	Amaguaña - La Salle - Marín	9	10	14,0	27,37	26,47	15
Intracantonal Rural	Amaguaña - La Vaquería	12	15		3,65	3,49	2
Intracantonal Rural	Amaguaña - San Carlos - Cataguango	20	25		7,38	8,01	3
Alimentadora	Ana María - Bellavista - T. La Ofelia	6	6	10,0	15,22	15,08	16
Transversal	Área Verde - Rancho Alto	4	6	10,0	11,64	12,06	20
Transversal	Argelia Alta - Santa Bárbara - Cristo Rey	11	12	16,0	15,77	15,33	11
Transversal	Aymesa - EM Morán Valverde - San Luis de Chillogallo	8	12	16,0	7,58	6,28	6
Intracantonal Rural	Babilonia - Carapungo	30	30		10,58	10,40	3
Transversal	Balcón del Valle - Nueva Aurora 1	10	12	16,0	11,50	11,89	9
Transversal	Balcón del Valle - Nueva Aurora 2	10	12	16,0	10,98	11,19	8
Transversal	Barrio 6 de Diciembre - Est Alameda - Hotel Quito	10	12	16,0	19,49	19,61	13
Intracantonal Rural	Barrio Cuba - Ciudad Bicentenario - Calderón	15	15		14,60	14,70	5
Longitudinal	Barrio Nuevo - CHQ - Seminario Mayor	6	8	12,0	9,32	8,39	10
Alimentadora	Bellavista - Alborada - EM El Labrador	10	12	16,0	21,05	20,90	13
Intracantonal Rural	Belo Horizonte - El Quinche	10	12		7,27	7,16	5
Alimentadora	Bicentenario - Ecuador - Carapungo - EM El Labrador	8	10	14,0	17,27	17,23	14
Intracantonal Rural	Bonanza - Carapungo	30	30		10,40	8,70	3
Alimentadora	Bonanza - Llano Grande - EM El Labrador	6	8	12,0	16,37	16,63	17
Transversal	Buenos Aires - Pinar Alto	10	10	14,0	9,67	10,79	7
Alimentadora	Bugarín - Tambo del Inca - EM Moran Valverde	12	15		12,53	10,95	5

Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Intervalo Hora Lateral	Km Ida	Km Retorno	Flota
Alimentadora	Cabuyal - Calderón - EM El Labrador	10	12	16,0	19,02	19,49	9
Intracantonal Rural	Calderón - Marianitas - Carapungo	30	30		9,28	8,60	3
Transversal	California - San Carlos	10	12	16,0	4,91	4,43	3
Intracantonal Rural	Capilla - Carapungo	15	17		8,22	8,91	4
Perimetral	Carapungo - Cumbayá	3	5	9,0	19,54	20,82	20
Alimentadora	Carapungo - T. Quitumbe	3	5	1.376,4	39,96	42,18	55
Alimentadora	Carcelén Bajo - EM EL Labrador	6	8	12,0	12,74	12,71	16
Alimentadora	Caupicho - Cdla Lozada	8	10	14,0	7,19	7,18	7
Transversal	Caupicho - Peralta	7,5	7,5	11,5	7,01	7,42	7
Alimentadora	Cdla del Ejercito - Quitumbe	6	8	12,0	3,96	5,25	5
Alimentadora	Cdla del Ejercito 2 - T Moran Valverde	6	8	12,0	5,90	5,27	6
Intracantonal Rural	Centro De Cumbayá - Centro De Tumbaco - El Arenal	12	15		11,48	11,67	7
Intracantonal Rural	Centro de Tumbaco - Rumihuayco - Chiviquí	15	17		6,11	6,11	3
Transversal	Chahuarquingo - Hermano Miguel	10	12	16,0	6,01	5,63	4
Intracantonal Rural	Chiviquí - Centro Tumbaco/ Centro Tumbaco - Rumihuayco - Chiviquí	15	17		3,36	3,55	2
Intracantonal Rural	Chuspiyacu - Tola Chica 3	30	30		7,38	7,38	2
Alimentadora	Cocotog - Llano Chico - Terminal Río Coca	5	7	11,0	11,85	10,8	11
Alimentadora	Cocotog - Simón Bolívar - T Río Coca	10	12	16,0	8,93	8,9	5
Intracantonal Combinada	Collaquí - Tumbaco - T. Río Coca	18	20	24,0	23,51	22,63	7
Transversal	Colmena - EM San Francisco	5	7	11,0	2,77	3,16	5
Transversal	Comuna - La Colmena	10	12	16,0	8,98	8,69	7
Intracantonal Rural	Comuna - Leopoldo Chávez - Tumbaco	6	8		3,37	3,56	5
Intracantonal Rural	Comuna Central - Tumbaco	6	8		1,88	2,08	2
Intracantonal Rural	Cuendina - Amaguaña - Cataguango - Terminal Guamaní	13	15		16,50	16,14	9
Transversal	Edén - EM Ejido	10	12	16,0	7,81	7,94	5
Transversal	Edén del Valle - Colmena	5	6	10,0	9,60	9,37	14

Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Intervalo Hora Lateral	Km Ida	Km Retorno	Flota
Intracantonal Combinada	El Arenal - T Río Coca	15	20	24,0	21,55	21,92	9
Intracantonal Rural	El Carmen - Yaruquí	20	25		5,64	5,42	2
Transversal	El Inca - Cochapamba Norte	8	10	14,0	6,85	6,16	6
Intracantonal Combinada	El Nacional - La Marín	16	16	20,0	29,61	29,68	9
Intracantonal Rural	El Quinche - Cusubamba	12	15		8,3	8,48	5
Intracantonal Combinada	El Quinche - Guayllabamba - T. Ofelia	5	7	11,0	44,95	45,18	42
Intracantonal Rural	El Quinche - Molino Alto	40	40		7,4	7,39	2
Intracantonal Rural	El Quinche - San Antonio de Cucupuro	60	60		5,6	5,59	1
Intracantonal Rural	El Quinche - San Vicente de Cucupuro	30	30		2,56	2,33	1
Intracantonal Combinada	El Quinche - T. Río Coca	10	12	16	44,91	45,02	22
Perimetral	El Troje - La Marín	5	8	12,0	22,36	20,25	18
Diagonal	EM Ejido - Republica - Machala - T. Ofelia	5	7	11,0	14,15	14,13	20
Subtronal Amazonas	EM Labrador - EM El Ejido	3	5	9,0	7,41	7,79	22
Longitudinal	EM Seminario - Miraflores - T. Ofelia	4	6	10,0	17,62	18,50	29
Longitudinal	Epiclachima - La Marín - La Alameda	6	6	10,0	8,70	8,75	10
Alimentadora	Ferroviaria - T. Recreo	7	10	14,0	2,90	2,86	3
Alimentadora	Forestal - El Recreo	6	8	12,0	5,75	5,87	8
Transversal	González Suarez - EM La Carolina - EM La Pradera - La Primavera	4	6	10,0	6,10	6,62	12
Intracantonal Combinada	Guayllabamba - El Quinche	15	18	22,0	10,26	10,14	5
Intracantonal Rural	Hipermarket - Alangasí - La Cocha	10	12		13,30	13,30	8
Diagonal	Hospital del Sur - Escuela Sucre	4	6	10,0	7,35	9,68	15
Alimentadora	Hospital San Francisco - EM El Labrador	10	12	16,0	9,56	9,61	7
Transversal	Intercambiador Interoceánica - Simón Bolívar - Quito Tenis	8	8	12,0	10,73	11,33	10
Transversal	Jardín del Valle - EM San Francisco Viaducto	10	12	16,0	7,09	6,17	4
Transversal	Jardín del Valle - Marín Central	10	12	16,0	5,48	5,00	4
Transversal	Jardines del Batán - Estadio Olímpico - Granda Centeno	7	6	10,0	5,06	5,03	5

Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Intervalo Hora Lateral	Km Ida	Km Retorno	Flota
Diagonal	Jarrín - Machala - Shyris - El Arbolito	5	7	11,0	13,9	13,89	21
Intracantonal Rural	Juan de La Cruz - San Antonio de Pasochoa	30	35		5,85	6,35	1
Alimentadora	Khon - T. Quitumbe	6	8	12,0	5,82	6,60	7
Transversal	La Alcantarilla - Recreo	6	8	12,0	4,57	3,89	6
Alimentadora	La Bota - Comité del Pueblo - T. Río Coca	8	10	32,9	10,33	10,61	8
Transversal	La Clemencia - Cda Santiago	7,5	9,5	13,5	5,18	5,50	5
Alimentadora	La Cruz - Zabala - EM Labrador	10	12	34,9	21,57	21,83	14
Intracantonal Rural	La Floresta - Alangasí - San Gabriel	12	15		13,62	13,78	5
Transversal	La Floresta - La Comuna	12	15	19,0	6,94	7,08	4
Transversal	La Independencia - EM Moran Valverde - Guajaló	6	8	12,0	6,66	6,27	8
Alimentadora Semiexpres	La Josefina - EM Labrador	6	8	12,0	11,16	11,74	14
Alimentadora	La Joya - Cutuglagua - T. Quitumbe	6	8	862,2	10,58	12,34	12
Longitudinal	La Marín - Coliseo Rumiñahui - Gonzales Suarez - EM La Carolina	6	8	12,0	10	10,1	11
Intracantonal Combinada	La Merced - La Marín	12	15	19,0	23,46	24,19	10
Intracantonal Combinada	La Morita - T Río Coca	18	20	24,0	21,14	22,59	7
Alimentadora	La Pampa Ecuatoriana - Camal Metropolitano - T Morán Valverde	7	8	30,9	10,74	10,55	10
Transversal	La Pradera - Hospital de la Policía	7	10	14,0	3,97	3,73	4
Transversal	La Tola - Itchimbía - CH - San Juan	8	6	10,0	4,26	3,6	5
Transversal	La Tola - Itchimbía - CH - Toctiuc Bajo	8	8	12,0	3,64	3,77	4
Intracantonal Rural	La Unión - Pomasqui - Carapungo	6	8		11,30	11,36	13
Transversal	La Victoria - San Carlos - Vencedores del Norte	10	12	16,0	7,29	8,69	6
Alimentadora	Landázuri - Llano Grande - T. Río Coca	10	12	34,9	17,75	17,68	11
Intracantonal Combinada	Las Palmeras - Alangasí - La Marín	29	29	33,0	25,52	25,79	4
Diagonal	Llano Chico - EM Jipijapa	8	7	11,0	10,3	9,97	9
Alimentadora	Los Cóndores - T. Quitumbe	6	8	12,0	4,52	4,14	5
Intracantonal Rural	Los Guabos - La Primavera	10	12		2,38	2,41	2
Transversal	Lucha de Los Pobres A - Delia María II	8	8	12,0	9,60	6,52	6

Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Intervalo Hora Lateral	Km Ida	Km Retorno	Flota
Intracantonal Combinada	Lumbisí- Cumbayá – T. Río Coca	14	17	21,0	17,34	19,23	7
Alimentadora	Luz y Vida - Carapungo – T. Río Coca	8	10	14,0	18,18	18,19	15
Intracantonal Rural	Luz Y Vida -Carapungo - La Bota	8	15		10,33	11,22	10
Intracantonal Rural	Macarena – Conocoto – Los Álamos	15	17		14,19	13,67	7
Alimentadora	Manuelita Sáenz – T. Quitumbe	7	10	14,0	7,91	7,72	8
Alimentadora	Mena del Hierro – T. Ofelia	8	8	12,0	5,21	4,84	4
Intracantonal Combinada	Mercado Mayorista - EM. Solanda - Lloa	12	15	19,0	12,84	12,79	8
Transversal	Mirador Alto San Martín - Santospamba 3	8	10	14,0	11,26	11,33	9
Transversal	Miraflores - Guápulo	6	8	12,0	6,63	6,51	9
Transversal	Monjas Alto - Escuela Sucre	10	12	16,0	6,32	6,82	5
Transversal	Monserrat - Marín Central	7	10	14,0	14,55	14,42	16
Transversal	Monteserrín - Plaza de las Américas	10	12	16,0	6,91	6,81	6
Alimentadora	Músculos y Rieles - Caupicho - Chilligallo	6	8	14,0	12,25	12,41	14
Intracantonal Combinada	NAIQ - Vía Collas – T. Carcelén	12	15	19,0	28,38	28,4	9
Intracantonal Rural	Nayón - Tanda - Cumbayá	12	15		13,8	14,07	9
Transversal	Nazareth - Santa María	6	7	11,0	8,67	9,52	10
Diagonal	Ninallacta - Solanda - Av Napo - Seminario Mayor	6	12	16,0	19,37	18,73	22
Intracantonal Combinada	Nono - T Ofelia	12	15	19,0	23,18	22,90	12
Transversal	Nueva Aurora – Urb. Municipal Turubamba de Monjas	8	10	14,0	2,80	2,69	2
Intracantonal Rural	Ontaneda Alta - Conocoto - San Gabriel	10	12		13,01	15,87	7
Transversal	Oriente Quiteño - Reino de Quito	4	6	10,0	11,27	11,66	22
Transversal	Orquídeas - EM El Ejido	10	12	16,0	7,28	10,58	7
Intracantonal Rural	Otón De Vélez - Yaruquí	12	12		9,9	9,9	6
Alimentadora	Oyacoto - Calderón – T, Carcelén	12	15	19,0	13,91	13,80	6
Intracantonal Rural	Oyacoto - Carapungo - Eloy Alfaro	10	16		18,16	17,8	14
Intracantonal Rural	Palugo - Pifo	30	30		5,13	4,84	1
Longitudinal	Panecillo - Seminario Mayor	6	8	12,0	7,03	6,27	9

Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Intervalo Hora Lateral	Km Ida	Km Retorno	Flota
Alimentadora	Paquisha - T Quitumbe	8	10	14,0	8,90	9,45	8
Diagonal	Parada Alonso de Angulo - Marín Central	4	8	12,0	6,31	7,05	12
Transversal	Parque Metropolitano - Rumipamba	7	10	14,0	8,32	8,33	9
Alimentadora	Pedestales - T Moran Valverde	6	8	14,0	7,66	7,85	9
Transversal	Pedestales - Turubamba de Monjas - Santa Isabel	6	8	12,0	8,13	8,52	10
Alimentadora	Peralta - San Fernando - T. Quitumbe	8	10	14,0	8,21	7,86	7
Intracantonal Combinada	Pifo - Terminal Río Coca	15	18	22,0	32,99	30,35	10
Alimentadora	Pisulí - T La Ofelia	5	5	9,0	8,58	9,15	14
Alimentadora	Playwood II - T Guamaní	8	10	14	3,82	3,88	3
Intracantonal Rural	Plazabamba - Tumbaco	15	18		5,28	5,25	3
Transversal	Prados del Condado - T. Carcelén	10	12	16,0	7,66	7,14	6
Alimentadora	Pueblo Blanco - EM El Labrador	5	7	11,0	16,63	16,58	24
Intracantonal Combinada	Puembo - Río Coca	12	15	19,0	28,86	29,46	12
Transversal	Puerta del Sol - 23 de Junio	10	12	16,0	8,19	8,24	5
Transversal	Quintana - La Pulida	7	9	13,0	12,83	10,97	12
Intracantonal Combinada	Quitumbe - Aeropuerto	8	10	14,0	53,38	53,26	27
Alimentadora	Rancho Alto - Planada - T. Ofelia	6	8	12,0	9,93	10,01	13
Alimentadora	Rocío de Guamaní - T. Quitumbe	6	8	12,0	7,23	7,08	8
Alimentadora	Roldós - Machala - EM Labrador	8	10	14,0	13,32	13,44	11
Alimentadora	Roldós - T La Ofelia	10	10	14,0	8,03	7,93	5
Intracantonal Rural	Rumicucho Alto - San José de Pomasqui	8	10		13,59	13,50	11
Transversal	San Alfonso - El Conde	8	10	14,0	8,23	7,57	7
Alimentadora Semiexpres	San Antonio - 13 de Junio - EM El Labrador	10	14	18,0	23,55	23,33	14
Alimentadora Semiexpres	San Antonio - Kartodromo - EM El Labrador	10	14	18,0	25,31	23,94	15
Intracantonal Rural	San Antonio de Pichincha - Tanlagua	30	30		9,31	10,01	1
Transversal	San Bartolo - Vencedores de Pichincha	4	6	10,0	5,44	5,14	10
Longitudinal	San Blas - Union Popular - EM Moran Valverde	6	8	12,0	8,60	9,35	11

Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Intervalo Hora Lateral	Km Ida	Km Retorno	Flota
Alimentadora	San Fco de Huarcay - T Moran Valverde	8	10	14,0	6,12	6,17	6
Alimentadora	San Isidro - Porvenir - T Guamani	7	5	9,0	5,48	4,01	5
Transversal	San Isidro de Puengasi - Cima de la Libertad	7	7	29,9	11,11	11,19	11
Intracantonal Rural	San Jose - Yaruqui La Rabija	25	25		7,55	7,56	2
Alimentadora	San Jose del Moran - Carapungo - Naciones Unidas	8	10	14,0	20,40	20,83	18
Alimentadora	San Jose del Moran - Esperanza - EM El Labrador	8	10	32,9	13,69	13,57	11
Intracantonal Rural	San Juan Alto - Centro de Cumbayá	30	30		6,09	6,21	2
Alimentadora	San Juan de Calderón - Babilonia - EM Labrador	10	12	16,0	19,33	19,34	13
Alimentadora	San Juan de Calderón - Colinas del Valle - EM El Labrador	10	12	34,9	21,15	23,23	16
Intracantonal Rural	San Juan de Cumbayá - Santa Inés	8	10		7,56	7,56	6
Transversal	San Martin de Porres - San Blas - Huarcay	6	8	12,0	12,12	11,67	14
Transversal	San Miguel de Amagás - EM Labrador - Pinar Bajo	8	10	14,0	6,72	6,65	6
Transversal	San Pablo - Miraflores - EM Seminario Mayor	4	6	10,0	5,22	6,61	11
Transversal	San Patricio - Forestal - Magdalena Alta	6	8	12,0	9,96	10,04	13
Intracantonal Combinada	Santa Isabel - Conocoto - Marín	8	10	14,0	23,96	23,09	16
Intracantonal Rural	Santa Rosa - Centro de Cumbayá - Pillagua	10	12		3,38	3,36	2
Alimentadora	Santo Domingo - Cutuglagua - T Quitumbe	8	10	14,0	11,64	11,57	9
Alimentadora	Santospamba - T Quitumbe	5	7	11,0	6,79	6,86	12
Intracantonal Rural	Sigsipamba - Pifo	30	30		6,86	8,05	2
Alimentadora	Solanda - T Recreo	5	7	11,0	5,41	5,69	8
Subtronal Shyris	Subtronal Shyris - Comité del Pueblo - La Marín	6	10	14,0	15,96	15,65	16
Alimentadora	T. Río Coca - Nayón - Monte Aromo	7	10	14,0	11,97	11,27	11
Alimentadora Semiexpres	T. Carcelén - EM El Labrador	5	7	11,0	7,26	7,37	10
Alimentadora	T. Carcelén - Carmen Bajo	10	12	16,0	8,16	8,16	5
Subtronal Eloy Alfaro	T Carcelén - EM Ejido	4	6	10,0	15,37	15,14	27
Alimentadora	T. Carcelén - Real Audiencia - EM El Labrador	6	10	14,0	8,82	9,02	11
Alimentadora	T. Carcelén Barrio - EM El Labrador	10	12	16,0	9,65	10,22	7

Tipo de Ruta	Ruta Propuesta	Intervalo Pico	Intervalo Valle	Intervalo Hora Lateral	Km Ida	Km Retorno	Flota
Longitudinal	T. Guamaní - Av 3 - Av Turubamba - Est Morán Valverde - Chillogallo	8	8	12,0	10,27	9,79	9
Alimentadora	T. Guamaní - San Juan de Turubamba - Simón Bolívar - E M Moran Valverde	12	12	16,0	18,37	19,65	7
Alimentadora	T. Guamaní - T Quitumbe	6	7	10,9	6,93	6,44	8
Subtronal Mariscal Sucre Norte	T. Ofelia - EM Magdalena	4	6	10,0	20,6	20,3	32
Perimetral	T. Quitumbe - Carcelén	10	12	16,0	43,92	44,86	21
Alimentadora	T. Quitumbe - Cumbayá	4	6	10,0	29,13	26,72	28
Perimetral	T Quitumbe - Marín	5	7	11,0	21,33	22,62	21
Intracantonal Combinada	Tolóntag – Colibrí – Marín	13	13	35,9	33,84	31,63	11
Intracantonal Rural	Tolóntag - Píntag	12	15		8,28	8,28	3
Transversal	Trinidad - Guamaní - Santo Tomás 1	8	10	14,0	5,07	3,63	4
Alimentadora Semiexpres	Velasco - EM El Labrador	6	8	12,0	9,66	9,45	9
Transversal	Vicentina - La Floresta - Rosaspamba	12	12	16,0	7,57	7,47	5
Intracantonal Rural	Yaruquí - Chugulín - Tababela - Oyambarillo	35	35		14,18	14,9	3
Intracantonal Combinada	Yaruquí - T Río Coca	12	15	19,0	35,06	36,01	14
Alimentadora	Zabala - EM El Labrador	10	12	34,9	20,79	20,65	13
Intracantonal Rural	Zabala - Gualo	12	15		11,21	11,47	6
Alimentadora	Zámbiza - T Río Coca	10	12	16,0	5,87	5,89	4
Intracantonal Rural	Zonal Los Chillos - Alangasí - Tumbaco	10	12		34,2	34,2	18
Total							1.965

El proceso de gestión definido para la integración de los servicios correspondientes a esta Fase se describe a continuación:

- La asignación de rutas definidas para esta Fase, se determinarán en el proceso respectivo realizado previamente.
- Se implementará el sistema integrado de recaudo (SIR) en todos los servicios de transporte público de esta Fase por parte de lo operadores adjudicados en el concurso de asignación de los grupos o paquetes de rutas realizado previo a la Fase Primera de Integración.
- El Administrador del Sistema efectuará el cierre operativo y legal respectivo, de la operación de lo servicios de transporte que se

encuentren activos, los cuales dejarán de operar automáticamente cuando sean reemplazados por los nuevos servicios definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas y en los nuevos contratos de operación del SITP-DMQ, de forma tal que, se garantice la continuidad de la prestación de los servicios de transporte.

- Las tarifas que se aplicarán a los usuarios serán las aprobadas en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, oficializadas por el Administrador del Sistema, tanto en la red intracantonal urbana como en la intracantonal combinada y Rural.
- El pago o distribución de los ingresos a las operadoras por la contraprestación de los servicios de transporte público asignados, se realizará a través del Fideicomiso Global siguiendo el proceso definido para el efecto, de acuerdo con las instrucciones que emita el Administrador del Sistema. »)

Disposición Final. - La Secretaría de Movilidad notificará el contenido íntegro de la presente Resolución Administrativa a las Autoridades de Control y a las Operadoras de Transporte.

La presente Resolución entrará en vigencia desde la fecha de su suscripción, sin perjuicio de su publicación.

Dada y firmada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, el 14 de enero de 2021.

Lcdo. Guillermo Abad Zamora
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

ANEXOS