

RESOLUCION No. SM-2020-067
EL SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
CONSIDERANDO:

- Que,** el numeral 25 del artículo 66 de la Constitución de la República del Ecuador («Constitución»), reconoce y garantiza a las personas el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato; en concordancia con lo previsto en el artículo 394 íbidem señala que "el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.";
- Que,** el artículo 226 de la («Constitución»), establece que "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»), dispone que "La administración pública constituye un servicio a la colectividad bajo los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación"
- Que,** el artículo 238 de la Constitución de la («Constitución»), determina que "Los gobiernos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá secesión del territorio nacional. Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales";
- Que,** el artículo 264 numeral 6 de la («Constitución»), establece que "los gobiernos municipales tendrán las competencias exclusivas de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal";
- Que,** el artículo 266 de la («Constitución»), señala que "los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponde a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias(...)";
- Que,** el literal f) del artículo 54 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD»), establece que son funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal, entre otras, las de "ejecutar las competencias exclusivas y

concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiaridad, participación y equidad”;

- Que,** el literal f) del artículo 55 del («COOTAD»), establece como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal, la de "Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción”;
- Que,** el artículo 130 del («COOTAD»), establece que, les corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales la planificación, regulación y control del tránsito, transporte y la seguridad vial dentro de su territorio cantonal, y en ese contexto los gobiernos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley;
- Que,** el Código Orgánico Administrativo («COA»), determina que los órganos de la Administración Pública, se regirán bajo los principios de eficiencia y calidad aplicando las medidas que faciliten el ejercicio de los derechos de las personas y satisfaciendo de manera oportuna y adecuada las necesidades y expectativas de las personas, con criterios de objetividad y eficiencia, en el uso de los recursos públicos.
- Que,** el artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, («LOTTTSV»), señala que, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción;
- Que,** el artículo 30.5 de la («LOTTTSV»), establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán competencias entre otras para "(...) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón (...);”
- Que,** El artículo 52 de la («LOTTTSV»), dispone que "el Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas (...);” en concordancia el artículo 55 de la legislación ibídem señala 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,** La Disposición Transitoria Decimotercera de la («LOTTTSV»), prevé que las operadoras de transporte terrestre público de pasajeros deberán obligatoriamente instaurar y adaptar su sistema de operación al de Caja Común.

- Que,** dentro del Libro IV.2, Título I, Capítulo I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito («CMDMQ»), se regula entre otros ámbitos “La implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito”;
- Que,** el artículo IV.2.1. del («CMDMQ»), define 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 proveer a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad, dentro de su territorio.
- Que,** el artículo IV.2.19 del («CMDMQ»), determina que “la gestión directa institucional, se da de manera ordinaria, cuando la prestación del servicio de transporte público de pasajeros esté encomendada a una empresa pública metropolitana, y esta podrá, arbitrando los mecanismos que sean necesarios, proveer de los medios humanos y materiales para el cumplimiento de este propósito”;
- Que,** el artículo IV.2.13, numeral 2 del («CMDMQ»), establece que le corresponde a la Autoridad del Sistema de Transporte en el Distrito Metropolitano de Quito, la formulación y expedición de los instrumentos de planificación operativa aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;
- Que,** el artículo IV.2.20. del («CMDMQ»), establece que “cuando la empresa pública metropolitana a cargo del servicio de transporte público de pasajeros no cuente con los medios humanos y materiales necesarios para un adecuado cumplimiento de sus funciones, podrá emplear la modalidad de gestión por contrato, sujetándose al ordenamiento jurídico nacional que regula la contratación pública”;
- Que,** el libro IV.2, Título XI, Capítulo I, artículo IV.2.224., del («CMDMQ»), señala que “Es competencia de la Secretaría responsable de la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, en calidad de entidad rectora del sector y Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, velar por el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente normativa, así como, arbitrar todas las medidas para la implementación y operación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, y, en general, cualquier otro que permita la mejora e integración de los distintos componentes y /o elementos del Sistema, con carácter mandatorio para todos los participantes del mismo”;
- Que,** el artículo IV.2.227 del («CMDMQ»), dispone que “El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es el titular de la información generada por los Sistemas Inteligentes de Transporte, la misma que servirá como herramienta de planificación, control y evaluación de la Red de Transporte Público de Pasajeros en los subsistemas existentes. La Autoridad Metropolitana tendrá acceso libre y directo a la información relacionada a la prestación del servicio por parte de los operadores, kilómetros recorridos y demás funcionalidades de las herramientas tecnológicas determinadas por el presente acto normativo”;

Que, el artículo IV 2.229 del («CMDMQ»), señala que se encarga a “la Secretaría responsable de la Movilidad la determinación de las condiciones técnicas, características de infraestructura y arquitectura de los equipos y elementos que conforman los Sistemas Inteligentes de Transporte en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, además de las fases de implementación y operación de los mismos, que deberán ser informados al Alcalde Metropolitano para su debido seguimiento”;

Que, el artículo IV.2.232 del («CMDMQ»), determina que “Constituyen sistemas inteligentes de transporte las herramientas tecnológicas de control, información, evaluación y recaudación del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, tales como el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), EL Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y el Sistema de Información al Usuario (SIU), que deberán ser implementados en los diferentes subsistemas, así como todos aquellos negocios colaterales que en virtud de la infraestructura implementada permitan mejorar la gestión, generen ingresos adicionales y benefician al Usuario. Todo lo anterior a ser implementado en las condiciones previstas en el presente título y en los instrumentos de planificación y reglas técnicas expedidas por el Administrador del Sistema, con el fin de fortalecer la gestión y el seguimiento operacional de las unidades de transporte. La planificación y administración de los sistemas inteligentes de transporte es competencia del Administrador del Sistema. Su implementación deberá encontrarse acorde a las políticas que en materia de movilidad haya emitido el Alcalde Metropolitano a través del Administrador del Sistema de y Transporte Público de Pasajeros”;

Que, el artículo IV.2.234 del («CMDMQ»), señala que “El SIR tiene como objetivo implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, durante la prestación de servicio de transporte público de pasajeros del DMQ, cuyo pago se efectuará a través del medio de pago tecnológico definido, en equipos ubicados en las terminales, estaciones a bordo de las unidades pertenecientes al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros en las condiciones y características establecidas por la Secretaria responsable la Movilidad.

La implementación del SIR integrará a todos los operadores de transporte público, a través del pago de la tarifa con un solo medio de pago electrónico, previamente definido.”;

Que, el artículo IV. 2. 236 del («CMDMQ»), expresa que “El sistema integrado de Recaudo deberá guardar concordancia con el esquema general constante en el presente Título y cumplirá con el flujo de procesos que la Secretaria responsable de la Movilidad determine en las condiciones de diseño y funcionamiento (...)”;

Que, el artículo IV.2.237 del («CMDMQ»), señala que “El SIR deberá integrar elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores, en este contexto, se establecerá un solo medio de pago para la tarifa, en los terminales a ser instalados dentro del sistema, que deberán cumplir con los estándares definidos y la clasificación determinada por el Administrador del Sistema, garantizando el acceso a beneficios tarifarios preferenciales, conforme lo determinado en la Ley y según la política tarifaria aprobada por Autoridad municipal.

El medio de pago definido dispondrá de una estructura de datos que permita grabar información relacionada con su actividad, en la validación y recarga de la misma. Los registros de eventos deberán proporcionar al administrador del Sistema las operaciones de transbordo realizadas por el Usuario del servicio en las condiciones que este establezca.

El diseño de la estructura informática(mapping) y los códigos de seguridad serán de propiedad del Municipio y gestionados por el Administrador del Sistema, el cual será además responsable de la gestión de estos medios de pago, incluyendo su emisión y el control de la distribución.”;

- Que,** el artículo 29 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial («RLOTTTSV»), determina que “(...) los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejercerán las competencias en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señaladas en la Ley, una vez que las asuman de conformidad con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normas aplicables.”;
- Que,** mediante Resolución No. 002-DIR-2014-ANT, de 09 de enero de 2014 el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito expidió el Instructivo para el Control y Evaluación del Sistema de Caja Común en las Operadoras de Transporte Público Terrestre, que tiene por objeto guiar a los organismos de tránsito competentes, en la ejecución de los mecanismos que permitan ejercer el control y evaluación del sistema de Caja Común adoptado por las operadoras de transporte terrestre público de pasajeros, en los ingresos que obtengan del desarrollo de las actividades de transporte;
- Que,** mediante Resolución No. 003-DIR-2014-ANT de 09 de enero de 2014, el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito expidió el Reglamento de Sistemas Tecnológicos de Recaudo para Transporte Público Intracantonal, cuyo objeto es el de regular las características, parámetros y condiciones para la implementación de sistemas electrónicos de recaudo por parte de las operadoras de transporte público de pasajeros en el ámbito intracantonal, para los ingresos que obtengan del desarrollo de las actividades de transporte;
- Que,** mediante resolución No. A0002 de 6 de agosto de 2009, se crea la Secretaría de Movilidad como ente rector de la coordinación y supervisión de las actividades de los entes del nivel operativo, empresas y unidades especiales (o a sus sucesores en derecho) del Municipio, competencias que fueron ratificadas mediante Resolución No. A0010 de 31 de marzo de 2011;
- Que,** mediante Resolución No. SM-2019-018 de 09 de mayo de 2019, el Secretario de Movilidad expidió la Norma Técnica para el funcionamiento e implementación del Sistema Integrado de Recaudo del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito;
- Que,** mediante Ordenanza Metropolitana No. 0237, sancionada el 27 de abril de 2012, se creó la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ), cuyo objeto principal es desarrollar, implementar y administrar el Subsistema de Transporte Público Metro de

Quito; misma que fue reformada por Ordenanza Metropolitana No. 383, sancionada el 2 de abril de 2013;

Que, mediante Ordenanza Metropolitana No. 0314 de 8 de julio de 2010, se creó la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, cuyo objeto principal es el operar y administrar el servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito;

Que, con fecha 24 de abril de 2020 se surcibió el contrato de "Consultoría para la definición y redacción de los modelos de contratación y TDR e integración, del nivel 4 o cámara de compensación del SIR y del nivel 4 del SAE y lineamientos de homologación y cumplimiento de niveles 3 y subsiguientes" con la Escuela Politécnica Nacional EPN-TECH EP.

Que, con fecha 11 de mayo de 2020 la Escuela Politécnica Nacional EPN-TECH EP, proceda a entregar el "Manual de normatividad técnica para el sistema de ayuda a la explotación de flota y sistema de información del SITM-Q", mismo que forma parte integrante de la presente Resolución, como ANEXO 1, así como, la "Actualización al Manual de normatividad técnica para el Sistema Integrado de Recaudo del SITM-1", mismo que forma parte integrante de la presente Resolución Administrativa, como ANEXO 2.

Que, la Secretaría de Movilidad es la entidad administrativa técnica del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito encargada entre otras de Administrar el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito;

Que, la Secretaría de Movilidad tiene, entre otras, la atribución de coordinar y supervisar todas las medidas necesarias para la implementación y operación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito.

Que, es indispensable implementar e iniciar la operatividad de los Sistemas Inteligentes de Transporte con la finalidad de brindar un servicio eficiente, idóneo y sostenible en cumplimiento de los parámetros constitucionales, legales, reglamentarios y de conformidad a los manuales técnicos producto de la consultoría suscrita con la Escuela Politécnica Nacional EPN-TECH EP y de esta manera mejorar y fortalecer la gestión de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito en beneficio de los usuarios;

En ejercicio de las atribuciones previstas en el art. IV.2.13 del Código Municipal en calidad de Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, y en cumplimiento a las disposiciones legales y reglamentarias

RESUELVE:

Art. 1.- Autorizar a las empresas Públicas Metropolitanas, Metro de Quito («EPMMQ») y Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito («EPMTPQ»), que tienen a su cargo el servicio de transporte público de pasajeros por gestión directa y de sus subsistemas de transporte, la contratación del Sistema Integrado de Recaudo, el Sistema de Ayuda en la Explotación de Datos y el Sistema de Información al Usuario, por un periodo mínimo de 5 años

y máximo de 15 años. Estos sistemas residirán en un centro de datos que deberá tener certificación TIER III o superior o encontrarse en proceso de certificación, se priorizará proveedores de centro de datos nacionales que cumplan con la certificación exigida, caso contrario se deberá fundamentar y motivar de manera técnica y económica.

El Sistema Integrado de Recaudo, el Sistema de Ayuda en la Explotación de Datos y Sistema de Información al Usuario operado por las empresas públicas contratantes, deberán trabajar sujetándose a los lineamientos técnicos que constan en los ANEXOS 1 y 2 de la presente Resolución, pudiendo operar de manera independiente, siempre y cuando el Sistema de Administración Global cuya administración le compete a la **Secretaría de Movilidad** (nivel 4) no se encuentre operativo.

Art. 2.- Disponer que, para la contratación del Sistema Integrado de Recaudo, las Empresas Públicas Metropolitanas descritas en el acápite anterior, deberán dar prioridad en sus contrataciones a bienes y servicios nacionales, así como observarán de manera estricta el régimen legal aplicable del Sistema Nacional de Contratación Pública, el régimen legal de las Empresas Públicas, las disposiciones prescritas en el Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito.

En ese sentido, deberán remitir a la **Secretaría de Movilidad** de manera bimensual un Informe en el cual se detalle de manera motivada y fundamentada las actividades y procedimientos que se han realizado y escogido para la ejecución de lo determinado en el artículo 1 de la presente Resolución.

La Secretaría de Movilidad tendrá el término de 10 días para emitir su pronunciamiento, en cuyo caso la empresa contratante, deberá acoger las observaciones contenidas en el mismo.

Art. 3.- Para la contratación del Sistema Integrado de Recaudo, que las empresas Públicas Metropolitanas, Metro de Quito («**EPMMQ**») y Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito («**EPMT PQ**»), deberán observar y cumplir de manera obligatoria los parámetros técnicos contenidos en los ANEXOS 1 y 2 de la presente resolución.

Se deberá priorizar la fabricación o ensamblaje nacional de las tarjetas recargables, caso contrario se deberá fundamentar de manera técnica y económica debidamente comprobada, las razones por las cuales no se llevó a cabo de esa manera.

DISPOSICIÓN GENERAL. -

El presupuesto para las contrataciones de los Sistemas Integrado de Recaudo, Sistemas de Información al Usuario, y Sistemas de Ayuda a la Explotación, que realicen las empresas públicas metropolitanas provendrá de un porcentaje de la tarifa de transporte público de pasajeros, de acuerdo a los requerimientos propios de cada una de las empresas públicas, precautelando que dicho porcentaje no comprometa la continuidad de cada uno de los componentes del Sistema Inteligente de Transporte Metropolitano de Quito (SITM-Q), contemplado en los ANEXOS 1 y 2.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA. -

Las empresas Públicas Metropolitanas, Metro de Quito («EPMMQ») y Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito («EPMTPQ»), deberán en el término de 8 días a partir de la publicación de la presente Resolución Administrativa, remitir a la Secretaría de Movilidad un cronograma tentativo de actividades, para la ejecución del procedimiento que hayan escogido para la contratación de lo dispuesto en el artículo 1 de la presente resolución.

DISPOSICION TRANSITORIA SEGUNDA. -

Dispóngase a la Dirección Metropolitana de Desarrollo Tecnológico de la Movilidad la publicación en la página web de la Secretaría de Movilidad de esta Resolución y sus ANEXOS.

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

Dado y firmado en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a los 15 días del mes de mayo de 2020.

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