

**Resolución No. SM-2021-150**

**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 ibídem 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 públicomasivo y la adopción de una política de tarifas diferenciada 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: *“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 artículo 238 de la («Constitución»), determina que: *“Los gobiernos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera; y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiaridad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá secesión de territorio nacional. Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los concejos provinciales y los concejos regionales”;*
- 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 266 de 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 segundo inciso del artículo 314 de de la («Constitución») determina que el Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. Además de ello, el mismo artículo indica que, el Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos y establecerá su control y regulación;
- Que,** el literal f) del artículo 54 del 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 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 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD») determina como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal, la de *“Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción”;*
- Que,** el artículo 130 del («COOTAD») referente al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte señala en su inciso segundo que, a los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal;
- Que,** el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial («LOTTTSV»), determina que *“el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.”;*

- Que,** los literales c), h) y k) del artículo 30.5 de la («LOTTTSV») establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus competencias: “(...) c) *Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; (...) h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector; (...) k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales.*”;
- Que,** el artículo 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,** la Disposición Transitoria Decimotercera de la («LOTTTSV»), prevé que las operadoras de transporte público de pasajeros deberán obligatoriamente instaurar y adaptar su sistema de operación al de Caja Común.
- Que,** el Consejo Nacional de Competencia, mediante Resolución N° 006-CNC-2012 de 26 de abril del 2012, publicada en el Suplemento del Registro Oficial N° 712 del 29 de mayo de 2012; transfiere la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados municipales del país, dotándoles de todas las facultades en la asignación del servicio que comprende todos sus procesos, para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales;
- Que,** el Consejo Nacional de Competencias, mediante Resolución N° 003-CNC-2014 Aclaratoria de la Resolución N° 006-CNC-2012 de 22 de septiembre de 2014, dispone en el artículo 1: “*Se ratifica que la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue*

*transferida de manera obligatoria y definitiva, contemplando modelos de gestión diferenciados y cronogramas de implementación, (...) por tanto, la competencia no puede ser devuelta ni rechazada por ningún gobierno autónomo descentralizado municipal.”;*

- 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 íbidem 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,** 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 Título XI de la Regulación de la Implementación de los Sistemas Inteligentes de transporte, en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, del («Código Municipal») en el Art. IV.2.222 determina: *“Objeto.- El presente Título tiene por objeto establecer las características generales, parámetros y condiciones de los sistemas inteligentes de control, evaluación y recaudación del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, cuya instalación en todos los elementos destinados a la prestación de este servicio es obligatoria (estaciones, paradas, unidades de transporte y centros de control), con sujeción a las disposiciones y principios contemplados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ordenanzas metropolitanas vigentes y demás normativa aplicable. Establece además las disposiciones y condiciones para su implementación, operación, control y evaluación, así como el mecanismo para una eventual delegación de la operación de estos sistemas, de conformidad a las disposiciones de la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normativa vigente, sin perjuicio de que se puedan aplicar otros mecanismos de contratación o financiamiento previstos en la Ley.”;*
- Que,** el Art. IV.2.223 del («Código Municipal») establece: *“Ámbito de aplicación.- Las disposiciones contenidas en el presente Título se aplicarán integralmente a todo el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, particularmente en lo referente a las actividades de diseño, financiamiento, suministro, instalación, configuración, pruebas, puesta a punto, operación, mantenimiento y actualización de todos los elementos que componen los Sistemas Inteligentes de Transporte, para el control, evaluación y recaudación en las unidades de transporte destinadas a la prestación de este servicio, con el fin de que los componentes y/o elementos físicos, operativos y financieros de todo el Sistema, se integren entre sí.”;*
- Que,** el Art. IV.2.224 del («Código Municipal») señala *“Competencia.- Es competencia de la Secretaría responsable 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 Art. IV.2.225 del («Código Municipal») establece: “Se sujetarán obligatoriamente a las disposiciones del presente Título, los Operadores de los Subsistemas de Transporte Público Convencional, urbano, combinado y rural, Metrobús-Q, Metro de Quito y Quito Cables, como parte del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y demás modalidades de transporte”;

**Que,** el Art. IV.2.232 del («Código Municipal») dice: “De los Sistemas Inteligentes de Transporte.- 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 beneficien 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 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 Transporte Público de Pasajeros”;

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

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

**Que,** el Art. IV.2.236 del («Código Municipal») señala: “Componentes del SIR: El Sistema Integrado de Recaudo deberá guardar concordancia con el

*esquema general constante en el presente Título y cumplirá con el flujo de proceso que la Secretaría responsable de la Movilidad determine en las condiciones de diseño y funcionamiento (...);*

**Que,** *el Art. IV.2.237.- De los medios de pago.- 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 la 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 trasbordo realizadas por el Usuario del servicio en las condiciones que éste 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,** *mediante Resolución No. 002-DIR-2014-ANT, de 09 de enero de 2014 el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito expide 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 se 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 expide 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 que los ingresos que obtengan del desarrollo de las actividades de transporte;*

- Que,** la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, es un ente público municipal, creado mediante Resolución No. 0002, de fecha 06 de agosto de 2009, que forma parte de la estructura del orgánico funcional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, ratificado 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 expide 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,** con fecha 24 de abril de 2020 se suscribe 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, entrega el *“Manual de normatividad técnica para el sistema de ayuda a la explotación de flota y sistema de información del SITM-Q”*; y, la *“Actualización al Manual de normatividad técnica para el Sistema Integrado de Recaudo del SITM-1”*;
- Que,** con Memorando Nro. SM-DMT-2021-0XXX de fecha XX de XXX de 2021, el Director Metropolitano de Desarrollo Tecnológico de la Movilidad. Sr. Fernando Narváez Abad, remite el Informe técnico No. XXX, que contiene la definición de Medio de Pago en concordancia con Actualización Manual de Normatividad Técnica para el Sistema Integrado de Recaudo del SITM-Q / Medio de Pago Abierto del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito.
- Que,** mediante Acción de Personal No. 0000010298 de 16 de mayo de 2019, el Licenciado Guillermo Abad Zamora es nombrado Secretario de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

En ejercicio de las competencias y atribuciones establecidas en los artículos IV.2.13, IV.2.224 y IV.2.232 del Código Municipal en calidad de Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y en cumplimiento a las disposiciones legales y reglamentarias.

**RESUELVE:**



**Artículo Primero.** - Establecer que el formato a ser usado en la tarjeta ciudad para el uso del transporte público será en formato EMV siendo implementado como un sistema de pago abierto, sin perjuicio de el uso de otros medios de pagos adicionales como determina la normativa técnica.

**Artículo Segundo.** – En la emisión del medio de pago abierto EMV en Nivel 4 se debe observar lo siguiente:

1. El Nivel 4 como parte de su función de emisión de un medio de acceso EMV (medio de pago) al transporte, debe necesariamente contar con el patrocinio de alguna institución autorizada por una o varias franquicias del sistema de pagos.
2. El Nivel 4 debe contar con la asociación de una institución autorizada que le permita poseer los elementos requeridos por las entidades reguladoras relacionadas con el manejo de fondos monetarios correspondientes.
3. El Nivel 4 tendrá los mecanismos que soporten el enrolamiento a las cuentas ABT en el caso de que los medios de acceso sean personalizados o bien el mecanismo que permita la solicitud de tarjetas anónimas de forma individual o en lotes. Deberá ser posible ofrecer mecanismos que permitan mantener dicha información actualizada.
4. El Nivel 4 deberá poseer mecanismos que permitan la configuración de los parámetros que definen el comportamiento de un medio de acceso, tales como, tiempo de vida de la tarjeta, numeración y nomenclaturas de los identificadores de las tarjetas, tasas, comisiones, ciclos de procesamiento, etc. según sea el caso. Por lo cual la plataforma tecnológica del Nivel 4 debe contar con los mecanismos necesarios para identificar el estado de las tarjetas, plásticos y cuentas asociados. La parametrización deberá poder apoyar a campañas de mercadotecnia dirigidas a grupo de usuarios específicos y con temporalidad definida. Deberá ser capaz de crear productos de tarjetas nuevos reutilizando las configuraciones de productos existentes.
5. Las tarjetas contarán con elementos criptográficos de seguridad, la plataforma tecnológica de Nivel 4 deberá contar con el control y administración tanto en la entrada y mantenimiento de las llaves que apliquen, así como la interacción con los módulos de hardware que permiten su creación y validación.
6. La plataforma tecnológica de Nivel 4 contará con los mecanismos necesarios para administrar la contabilidad relacionada con la

- operación de los medios de acceso, tales como: saldos, comisiones, impuestos, depósitos, débitos, créditos, pagos, etc. Tomando en cuenta los ciclos y calendarios contables que apliquen. Deberá ser posible emitir plásticos físicos instantáneamente, así como generar los archivos de producción de plásticos para que un tercero fabricante los produzca.
7. La plataforma de Nivel 4 debe tener la capacidad de recibir y procesar transacciones y operaciones, aplicar reglas de autorización y afectar contablemente las cuentas asociadas de acuerdo con reglas de negocios configurables.
  8. La plataforma de Nivel 4 debe tener la capacidad de conciliación y compensación de las transacciones procesadas comparando diferentes fuentes de información y generando las posibles instrucciones de liquidación de fondos que la misma u otras instituciones deban efectuar.
  9. Derivado de la conciliación y compensación, las transacciones deberán contar con identificadores de estado para poder determinar aquellas que se encuentren pendientes y conocer los tiempos transcurridos en dichos estados, asimismo, debe ser posible tener la contabilidad que refleja dichas circunstancias en todo momento.
  10. La plataforma de Nivel 4 podrá registrar las disputas y reclamos derivadas de transacciones u operaciones que los usuarios del sistema de transporte no reconozcan por alguna razón y apoyar el procesamiento de principio a fin en el ciclo de vida de dichas disputas.
  11. La plataforma de Nivel 4 podrá emitir reportes que apoyen a las áreas operativas de la institución en el día a día, así como aquellos que deban entregarse a las marcas y/o entidades regulatorias que apliquen. La plataforma debe brindar mecanismos que permitan adecuar los reportes existentes y agregar aquellos que se necesiten de una forma flexible y eficiente.
  12. La plataforma de Nivel 4 permitirá integraciones mediante APIs y otros mecanismos hacia sistemas externos tanto de entrada como de salida, así como hacia las redes de pagos e instituciones que participan en el ecosistema.
  13. La plataforma de Nivel 4 tendrá certificaciones con los organismos que regulan los ámbitos de seguridad, tales como PCI, así como contar con certificaciones con las marcas de tarjetas para el caso de los medios de acceso de circuito abierto.
  14. La plataforma de Nivel 4 poseerá una administración flexible y moderna, donde los usuarios de la plataforma puedan interactuar con ella

mediante pantallas que se desplieguen en un explorador de internet (web browser).

15. La plataforma de nivel 4 tiene que tener integrada una red de recarga externa que garantice una cobertura ligada a las rutas de transporte como a los índices demográficos enfocándose en atender al sector no bancarizado de la población.

**Disposición Final.** – 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.

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 20 de julio de 2021.

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