

RESOLUCIÓN No. SM-2021-092

**SECRETARÍA DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador, con respecto al principio de legalidad de las actuaciones de la administración pública en general 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..."*; el artículo 227 ibídem, determina que: *"La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, desconcentración, jerarquía, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación."*;

Que, el artículo 240 del citado texto Constitucional, dispone: *"Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales..."*, en concordancia con el numeral 6 del artículo 264 ibídem con relación a las competencias exclusivas y sin perjuicio de otras que determine la ley, les concede a los gobiernos municipales la de: *"...planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal..."*;

Que, el literal f) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización - COOTAD, establece que: *"Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: [...] f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal"*;

Que, de conformidad con los artículos 274 y siguientes del COOTAD, los gobiernos descentralizados autónomos pueden prestar los servicios y ejecutar las obras que son de su competencia mediante gestión directa o gestión delegada;

- Que,** la gestión delegada, se encuentra regulada en los artículos 279 y siguientes del COOTAD y, para el caso del servicio de transporte público de pasajeros, a través de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante "LOTTTSV"), como norma especial en la materia;
- Que,** la Disposición Transitoria Octava de la LOTTTSV, prescribe que: "*Los municipios que actualmente ejerzan competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones de la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial y Descentralización*";
- Que,** el artículo innumerado quinto del artículo 30 de la Ley Reformatoria a la LOTTTSV, publicada en el suplemento del Registro Oficial número 415, de 29 de marzo de 2011, establece como competencias de los gobiernos descentralizados metropolitanos y municipales, entre otras, la de "*m) Regular y suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen 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*"; y, que; "*...las rutas y frecuencias a nivel nacional son propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación*". Según lo previsto en el artículo 52 de la LOTTTSV, "*...el Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas [...]*";
- Que,** el artículo 53 de la LOTTTSV, al tiempo de prohibir toda forma de monopolio u oligopolio en el transporte terrestre, establece que la prestación del servicio del transporte terrestre estará sujeta a la celebración de un contrato de operación. En el mismo sentido, el artículo 56 de la LOTTTSV determina que "*el servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a operadoras legalmente constituidas*";
- Que,** de conformidad con el artículo 51 de la LOTTTSV, los servicios de transporte terrestre se clasifican en: público, comercial y por cuenta propia;

- Que,** según lo señalado en el artículo 72 de la LOTTTSV, los títulos habilitantes de transporte terrestre son los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones. El artículo 76 de la LOTTTSV, en concordancia con el artículo 60 del Reglamento a la LOTTTSV, establece que el contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas 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;
- Que,** el artículo 54 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante "Reglamento a la LOTTTSV") establece que el *"servicio de transporte terrestre público de pasajeros consiste en el traslado de personas o bienes de un lugar a otro dentro del territorio nacional, cuya prestación estará a cargo del Estado. En el ejercicio de esta facultad, el Estado decidirá si en vista de las necesidades del usuario, la prestación de dichos servicios podrá delegarse, mediante contrato, permiso o autorización de operación, a las compañías o cooperativas legalmente constituidas para este fin"*;
- Que,** el artículo 76 del Reglamento a la LOTTTSV, dispone que el contrato de operación deberá contener como mínimo: *"1. Nombres y apellidos completos de los comparecientes, indicando el derecho por el cual comparecen; su domicilio, nacionalidad, edad, profesión u ocupación y su número de documento de identificación o el de su RUC.- 2. Descripción detallada del servicio, incluyendo la cobertura, rutas y frecuencias que comprenderá el mismo, acorde al proyecto aprobado.- 3. Niveles de calidad del servicio y controles de seguridad de flota y choferes.- 4. Derechos y obligaciones de las partes, y las sanciones por incumplimiento del contrato.- 5. Garantías de fiel cumplimiento, criterios y procedimientos para su ajuste.- 6. Período de vigencia del contrato.- 7. Potestad del Estado, mediante resolución correspondiente de dar por terminado el contrato cuando el servicio no sea prestado de acuerdo con los términos establecidos, y a asumir su prestación expresamente para mantener la continuidad de los servicios públicos de transporte terrestre.- 8. La prohibición de transferir la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre que se otorgan a través de la celebración del contrato correspondiente.- 9. La forma de terminación del contrato.- 10. Los términos y condiciones para la renovación; y, 11. Cualquier otro que la Agencia Nacional de Tránsito o los GAD's, haya establecido previamente"*. Así mismo, el artículo 77 del Reglamento a la LOTTTSV,

determina, con las debidas prevenciones, que en el contrato de operación de servicios de transporte público terrestre se establecerá la prohibición de paralizar dichos servicios;

- Que,** según lo previsto en el artículo 78 del Reglamento a la LOTTTSV, al contrato de operación se deberá adjuntar copia certificada del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito, así como copia certificada de la póliza contratada por cada unidad de servicio, con el fin de que en caso de accidente cubra el riesgo por pérdidas materiales propias y de terceros, las copias certificadas de las matrículas y copia del Certificado de Revisión Técnica Vehicular vigente del o los vehículos que utilizará para este servicio.
- Que,** el numeral 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece como competencia exclusiva del Distrito Metropolitano de Quito, la de expedir las normas que sean necesarias para planificar, regular y coordinar todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción;
- Que,** el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, establece en su artículo IV.2.22 y siguientes la gestión delegada como uno de los mecanismos de prestación del servicio de transporte público, para lo cual, establece el procedimiento de concurso público como mecanismo para la implementación del plan de Reestructuración de Rutas, aprobado mediante Ordenanza Metropolitana No. 017-2020;
- Que,** en la actualidad el servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito se lo presta a través de los medios integrados a los subsistemas Metro, Metrobús-Q y Convencional;
- Que,** 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 sí, 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, conjuntamente con la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, han 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;

Que, el 01 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 a ser aplicada, tanto en la fase previa como en las de integración ahí definidas;

Que, la antes indicada Ordenanza Metropolitana 017-2020, reformó el artículo IV.2.23 del Código Municipal introduciendo el subsiguiente artículo innumerado que manifiesta: “ *La asignación de los nuevos grupos o paquetes de rutas, definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas se realizará a través de un concurso público...*”;

Que, la disposición transitoria octava de la antes citada Ordenanza, dispone: *“La Secretaría de Movilidad en el primer semestre del año 2021, ejecutará en todas sus fases el concurso público para la asignación de los grupos o paquetes de rutas, definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas del Distrito Metropolitano de Quito.”*;

Que, la referida 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 que especifica 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 los miembros de la Junta de tales fideicomisos individuales”;

Que, con memorando No. SM-DMPPM-2021-0354, el Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad remitió al Secretario de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, las bases para el Concurso Público de Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, en el Marco de lo señalado por la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020;

Que, la Asesora Jurídica de la Secretaría de Movilidad, mediante memorando No. SM-AJ-2021-0351 solicitó al Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad, y al Director Metropolitano de Gestión de la Movilidad la designación de sus respectivos delegados a fin de que integren la comisión técnica para el Concurso Público de Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, en el Marco de lo señalado por la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020;

Que, mediante memorando No. SM-DMGM-2021-0564 el Director Metropolitano de Gestión de la Movilidad designó como su delegado para la conformación de la Comisión Técnica del Concurso Público de Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, en el Marco de lo señalado por la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, al ingeniero Washington Bolívar Caicedo Puma; y con memorando No. SM-DMPPM-2021-0355 el Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad designó como su delegada para la antes referida Comisión Técnica a la Arq. María Alexandra Ocaña Aldaz;

Que, mediante Acción de Personal No. 0000010298 de 16 de mayo de 2019, el Licenciado Guillermo Eugenio Abad Zamora, fue designado Secretario de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; y,

En ejercicio de las atribuciones y facultades previstas legalmente,

RESUELVE:

APROBAR LAS BASES, EL PLIEGO Y DISPONER EL INCIO DEL CONCURSO PÚBLICO DE ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE

**QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA
No. 017-2020.**

CAPITULO I

**SECCIÓN I
DISPOSICIONES GENERALES**

Art. 1.- Avocar conocimiento de las bases para el Concurso Público de Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, en el Marco de lo señalado por la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, mismas que han sido remitidas por la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad.

Art. 2.- Aprobar el pliego y disponer el inicio del Concurso público de Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito, en el Marco de lo señalado por la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020.

Art. 3.- Publicar la convocatoria del presente concurso público en los medios de comunicación y redes sociales, de acuerdo con lo previsto en la Ordenanza Metropolitana 017-2020.

Art. 4.- Disponer la conformación de la Comisión Técnica encargada de llevar adelante el presente concurso público, la cual estará integrada por los siguientes funcionarios:

- a) Ing. Henry Hannibal Vilatuña Guaraca, en calidad de profesional técnico con conocimiento en transporte público, delegado por el Secretario de Movilidad, quien presidirá la Comisión.
- b) Abg. Roberto Andrés Sampedro Estrella, en calidad de Director Metropolitano de Gestión de la Movilidad o quién haga sus veces.
- c) Ing. Washington Bolívar Caicedo Puma, en calidad de profesional Técnico, designado por el Director Metropolitano de Gestión de la Movilidad.
- d) Arq. María Alexandra Ocaña Aldaz, en calidad de delegada del Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Secretaría de Movilidad.
- e) Sr. Fernando Alberto de la Torre Serratore, en calidad de Director Metropolitano de Modos de Transporte Sostenibles o quién haga sus veces.

Los miembros de la Comisión Técnica intervendrán con voz y voto en el presente concurso. El presidente de la Comisión Técnica tendrá voto dirimente.

El o la titular de la Asesoría Jurídica de la Secretaría de Movilidad ejercerá el secretariado de la Comisión Técnica, debiendo llevar para el efecto el orden cronológico de las actas de reunión de la Comisión Técnica y realizar las convocatorias a los miembros de la Comisión por disposición del señor Presidente de la misma.

Así mismo, el o la titular de la Asesoría Jurídica de la Secretaría de Movilidad brindará asesoramiento a los miembros de la Comisión Técnica y de ser necesario, previa disposición del Presidente de la misma, emitirá por escrito su criterio jurídico referente a los aspectos de duda en torno al presente proceso de concurso público.

Art. 5.- Disponer a todas las Direcciones y Unidades Administrativas de la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, prestar su contingente para que se lleve a efecto el presente concurso público.

Art. 6.- Disponer a la Dirección Metropolitana de Desarrollo Tecnológico de la Movilidad, proceda a publicar la presente resolución, pliego, bases y demás información relevante de este concurso público en la página web de la Secretaría de Movilidad hasta la finalización del mismo.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente resolución entrará en vigencia a partir de su suscripción.

Dado y firmado en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, a los 26 días del mes de mayo de 2021.

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