



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

Asunto: OBSERVACIONES PROYECTO ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A VARIOS ARTÍCULOS DEL LIBRO IV. 2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Abogado

Pablo Antonio Santillan Paredes

Secretario General

SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

En su Despacho

Estimado señor Secretario, un saludo cordial;

En mi calidad de concejala Metropolitana frente al conocimiento del **PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A VARIOS ARTÍCULOS DEL LIBRO IV. 2 DE LA MOVILIDAD DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO en la Sesión Ordinaria de Concejo No. 251**, Me permito solicitarle de la manera más comedida, sírvase transmitir las siguientes observaciones, aportes en los articulados y cambios; al Señor Alcalde, a la presidenta de la Comisión de Movilidad, sus miembros, y todos los miembros del Concejo Metropolitano de Quito.

ANTECEDENTE

En virtud de la participación ciudadana y en base a mi preocupación por la ausencia de mesas de trabajo con el sector del Transporte, me permití convocar una mesa de trabajo con los diferentes gremios de transportistas, en temas específicos en donde se han manifestados algunos temas que a continuación traslado a la comisión.

OBSERVACIONES DE LA MESA DE TRABAJO CON EL SECTOR DEL TRANSPORTE

PROPUESTA DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD

Art. 2548.- Del concurso público para la asignación de Rutas. - El Administrador del Sistema será el responsable de realizar el o los concursos públicos de nuevas rutas o paquetes de rutas, para lo cual deberá emitir el instructivo para su implementación.

El/Los concurso/s contendrá/n al menos las siguientes etapas:

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

PROPUESTA CONSTRUIDA CON EL SECTOR DEL TRANSPORTE



Maria Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

Art. 1.- Sustitúyase el artículo 2548 por el siguiente texto:

Art. 2548.- Procedimiento para la Gestión Delegada. - *El Administrador del Sistema será el responsable de determinar el Plan de Reestructuración de Rutas y Frecuencias, basado en el comportamiento de la demanda, de forma que garantice el nivel de servicio y la sostenibilidad del sistema. Este plan contendrá ampliaciones, variaciones y/o generación de nuevos servicios, que no interfieran con otros, con el fin de dar sostenibilidad al subsistema Metro de Quito.*

Para todo este contexto, el Administrador del Sistema debe definir el Modelo de Gestión que se aplicará en el Sistema Metropolitano de Transporte Público, y su implementación progresiva; considerando los actuales contratos de operación e inversiones del subsistema Convencional; por lo tanto el Administrador del Sistema aplicará el mecanismo de Asignación Directa para la Gestión Delegada, en la Reestructuración de Rutas del servicio de transporte público de pasajeros en el subsistema de Transporte Convencional, debiendo obligatoriamente verificar de forma documentada y motivada del posible delegatario lo siguiente:

1. *Capacidad Técnica Administrativa, Operativa en la prestación del servicio.*
2. *Implementación y gestión de sistemas ITS en su operación cotidiana.*
3. *Probada Aplicación del Modelo de Gestión de CAJA COMUN en su operación.*
4. *Probada gestión y control de sistemas de mantenimiento centralizado de flota.*
5. *Probada capacidad de gestión para MIGRAR a modelos de operación integrados.*

Para la delegación de servicios o rutas de operadoras que no cumplan con las condiciones antes expuestas, o para la generación de nuevas rutas (con orígenes y destinos distintos) que amplíen la cobertura del Sistema, se aplicará de ser necesario el mecanismo de Concursos Públicos; para lo cual previamente deberá obtener toda la documentación necesaria que avale y sustenten los servicios en las rutas y/o servicios que se deleguen; y emitir previamente el instructivo para su implementación, que contendrá las siguientes etapas:

1. *Elaboración sustentada y motivada de los términos de referencia (TDRs) que necesariamente incluirán:*
 - a) *Servicios o rutas ofertadas con sus indicadores*
 - b) *Detalle de inversiones necesarias para el cumplimiento del servicio delegado*
 - c) *Modelo de gestión para la contraprestación económica del delegatario*
 - d) *Convocatoria pública.*
 - e) *Recepción de ofertas.*
 - f) *Apertura de ofertas.*



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

- g) *Convalidación.*
- h) *Evaluación de ofertas.*
- i) *Notificación de resultados.*
- j) *Suscripción de contratos.*
- k) *Evaluación de ofertas.*
- l) *Notificación de resultados.*
- m) *Suscripción de contratos*

PROPUESTA DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD

Art. 2.- Sustitúyase el artículo 2550 por el siguiente texto:

Art. 2550. - De la recepción de ofertas. - Las ofertas podrán ser presentadas por todos los interesados, públicos o privados, nacionales o extranjeros, determinadas en la convocatoria y en el formato establecido por el Administrador del Sistema, dentro del periodo habilitado en la convocatoria y adjuntando toda la documentación solicitada en la convocatoria pública, con los respaldos respectivos.

PROPUESTA CONSTRUIDA CON EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Art. 5.- Sustitúyase el artículo 2556 por el siguiente texto:

Art. 2556. - Creación de nuevas rutas. – El Administrador del Sistema en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos será el encargado de desarrollar, reestructurar y/o actualizar el Plan de Reestructuración de Rutas, para lo cual deberá contar con los respectivos estudios, informes técnicos, financieros y legales que justifiquen la necesidad de cubrir una nueva demanda de transporte público, lo que deberá ser informado al Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito a fin de que autorice y de ser necesario disponga la o las asignaciones presupuestarias del caso.

Para el efecto, el procedimiento de asignación será el determinado en los artículos precedentes

PROPUESTA DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD

Art. 8.- Sustitúyase el numeral 1 del artículo 2560 por el siguiente texto:

1. Administrador del Sistema u Autoridad Única.

OBSERVACIÓN

En la propuesta de Secretaria de Movilidad tiene error en la numeración de los artículos Adicional no existe definición sobre cuál será su estructura, su financiamiento, su capacidad técnica, sus competencias, la forma de designación, etc.

PROPUESTA CONSTRUIDA CON EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Art. 7.- Sustitúyase el numeral 1 del artículo 2560 por el siguiente texto:



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

1. Administrador del Sistema u Autoridad Única.

PROPUESTA DE MOVILIDAD

Art. 7.- Sustitúyase el inciso segundo del artículo 2561 por el siguiente texto:

El Administrador del Sistema diseñará estrategias que vayan acorde al desarrollo del transporte público con el fin de erradicar prácticas y hechos que limiten el acceso a los servicios integrados, para su ejecución obligatoria en cada uno de los subsistemas y en el Manual de Indicadores de servicio de transporte público considerará como tales la implementación de adaptaciones inclusivas para la accesibilidad para personas con discapacidad permanente o temporal.

PROPUESTA CONSTRUIDA CON EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Art. 8.- Sustitúyase el artículo 2561 por el siguiente texto:

Artículo 2561.- Del diseño, planificación e implementación de la integración. - El diseño, planificación e implementación de la integración, con su infraestructura y equipamientos se dará de forma progresiva y responderá a criterios de accesibilidad, equidad, equilibrio financiero, cobertura y perspectiva de género, debiendo precautelar y garantizar la conectividad, seguridad y libre movilidad de personas con movilidad reducida, grupos de atención prioritaria, mujeres, niños y niñas, sin discriminación de ningún tipo.

El Administrador del Sistema diseñará estrategias que vayan acorde al desarrollo del transporte público con el fin de erradicar prácticas y hechos que limiten el acceso a los servicios integrados, para su ejecución obligatoria en cada uno de los subsistemas y en el Manual de Indicadores de servicio de transporte público considerará como tales la implementación de adaptaciones inclusivas para la accesibilidad para personas con discapacidad permanente o temporal.

El proceso de planificación de la nueva red de servicios deberá partir de las actuales rutas del sub sistema convencional, que será complementado con la generación de puntos de parada, debidamente señalizados y equipados, que faciliten la conexión física de usuarios con el subsistema Metro de Quito, mediante caminatas máximas de 200 metros.

PROPUESTA DE MOVILIDAD

Art. 2562.- La modificación técnicamente sustentada de los Anexos 1 y 2 del presente Título estará a cargo de la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda y será puesta en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación, previo a su incorporación como anexos actualizados del presente Título y del FUOS. Sin perjuicio de aquello, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda podrá actualizar la base cartográfica correspondiente a estos anexos en atención a los requerimientos de gestión derivados de las integraciones o subdivisiones parcelarias y regularización de áreas.

OBSERVACIÓN

Con la reforma al Art. 2548 es necesario ajustar el literal propuesto; El documento de trabajo generado por la Secretaria de Movilidad para análisis de la Comisión de



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

Movilidad cita como texto original el Art. 2523 que nada tiene que ver con el Art 2562 que se plantea su reforma

Pese a esta inconsistencia, la Comisión emite informe favorable realmente hubo el análisis claro, nos deja esa interrogante.

PROPUESTA CONSTRUIDA CON EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Art. 9.- Sustitúyase el literal iii del artículo 2562 por el siguiente texto:

iii. Condición de sujetarse a la implementación del Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ, cuya delegación se realizará por asignación directa a las operadoras que tienen ya inversiones efectuadas en el sistema, previa verificación de las condiciones técnico, administrativas y operativas del prestador del servicio y a los concursos públicos para la delegación de la operación de nuevas rutas o servicios

PROPUESTA DE MOVILIDAD

Art. 2563.- En el ejercicio de las competencias previstas en este Título para las Entidades colaboradoras de certificación de planos, particularmente para aquellas establecidas en los artículos 5 y 6, estas aplicarán una tarifa equivalente a la prevista para la emisión del certificado de conformidad de planos correspondiente a la ingeniería estructural. Esta tarifa se actualizará bajo el mismo procedimiento establecido para la actualización de las tarifas de dichas Entidades.

OBSERVACIONES

En vista de la falta de infraestructura para la integración de usuarios en 11 de las 15 paradas del Metro; se propone la ampliación del concepto de la integración física generando un indicador de distancia al término “entorno inmediato” (200 metros) y abriendo la posibilidad de crear estas paradas o zonas metro que faciliten la inyección de demanda al Metro.

Documento de trabajo de Secretaria de Movilidad, cita en el informe que debía ser analizado en la Comisión de Movilidad el Art 2524 cuando lo que se plantea es una reforma al Art 2563.

PROPUESTA CONSTRUIDA DESDE EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Art. 10.- Sustitúyase del artículo 2563 por el siguiente texto:

Artículo 2563.- Integración física. - La integración física del transporte público consiste en la articulación que se produce mediante la infraestructura especializada existente o por crearse y su entorno inmediato (máximo 200 metros), para que los transbordos o transferencias entre los subsistemas de transporte público se realicen de manera segura, coordinada, rápida e informada.

PROPUESTA DE MOVILIDAD

Art. 9.- Sustitúyase el artículo 2564 por el siguiente texto:

Art. 2564.- Integración tarifaria. - La integración tarifaria consiste en la adopción de una estructura para pagos de servicios que permita la utilización de varios medios incluidos los tecnológicos para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios, las



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

especificaciones técnicas compatibles sean totalmente interoperables con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), con la finalidad de facilitar la accesibilidad y disminuir los costos del servicio de transporte, así como lograr la eficiencia en la recaudación y disponer de mejores niveles de información para la planificación del Sistema.

OBSERVACIONES

Desde la Secretaria de Movilidad se propone en la utilización de varios medios de pago "INCLUIDOS LOS TECNOLOGICOS" lo cual supone el mantenimiento y uso del efectivo como una forma de pago, lo cual es un grave error, pues mantiene uno de los elementos que genera distorsiones en la prestación del servicio

Se propone establecer varios medios de pago tecnológicos que tengan especificaciones técnicas compatibles e interoperables con el SIR de la ciudad. Este aspecto debe estar claro.

PROPUESTA CONSTRUIDA CON EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Art. 11.- *Sustitúyase el artículo 2564 por el siguiente texto:*

Art. 2564.- Integración tarifaria. - *La integración tarifaria consiste en la implementación de una estructura para pagos de tarifas por los servicios, que permita la utilización de varios medios tecnológicos para el pago de la tarifa o pasaje por parte de los usuarios, las especificaciones técnicas compatibles serán totalmente interoperables con el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), con la finalidad de facilitar la accesibilidad y disminuir los costos del servicio de transporte, así como lograr la eficiencia en la recaudación y disponer de mejores niveles de información para la planificación del Sistema.*

PROPUESTA CONSTRUIDA CON EL SECTOR DEL TRANSPORTE

OBSERVACIÓN

Es importante topar este artículo que no se encuentra en la reforma para ello la observación es; Es importante destacar que la integración operacional no solo es de subsistemas sino también de modos de transporte

(caminata-bicicleta-auto-subsistemas de transporte) y para esta se necesita de infraestructura que existe y se implemente el texto propuesto es mucho más amplio que el actual

Art. 12.- *Sustitúyase del artículo 2565 por el siguiente texto:*

Artículo 2565.- Integración operacional. - *La integración operacional comprende la interconexión de los diferentes modos y subsistemas de transporte público mediante la infraestructura existente y la que se implemente para el efecto.*

PROPUESTA DE MOVILIDAD

Art. 10.- *Sustitúyase el artículo 2566 por el siguiente texto:*

Art. 2566.- *Proceso de integración.* - *El proceso de integración física, tarifaria y operacional se realizará de manera progresiva, para lo cual el Administrador del Sistema será el responsable de la elaboración y la verificación del cumplimiento del cronograma de implementación de las fases de integración.*

La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

1. Fase Primera de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y demás subsistemas administrados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, o quien haga sus veces.
2. Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús-Q y Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,
3. Fase Tercera de Integración: Integración de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.

OBSERVACIÓN

Dentro de los archivos de la propuesta de la Secretaría de Movilidad no se presentó las proyecciones que permitan una claridad técnica en base al proceso de la progresividad en la aplicación de la integración, física, tarifaria y operacional, esta debe estar sustentada en los estudios que determinen con total exactitud la evolución de cada uno de los subsistemas para lograr el único fin en el equilibrio

La generación de integración tarifaria específicamente los usuarios sin pago de una nueva tarifa; la tarifa receptada por el sistema debe dividirse para más prestadores de servicio, llamados costos independientes; por lo tanto, esta integración produce déficit al sistema, es muy importante estudiar esta integración adecuadamente para optimizar los viajes de los usuarios en un mismo nivel de servicio.

Es importante citar que la EPMTQP es la que opera la mayor parte de MetrobusQ por lo que se considera inoficioso determinar a más de Metro Bus Q los demás subsistemas administrados por la EPMTQP

PROPUESTA CONSTRUIDA CON EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Art. 13.- Sustitúyase el artículo 2566 por el siguiente texto:

Art. 2566.- Proceso de integración. - El proceso de integración física, tarifaria y operacional se realizará de manera progresiva, para lo cual el Administrador del Sistema será el responsable de la elaboración de los estudios que determinen la evolución de los subsistemas de transporte, en función de las necesidades de la demanda, el equilibrio financiero, las fases de integración, y la disponibilidad financiera, así como del análisis y aprobación de propuestas de los operadores públicos y/o privados que busquen la generación del proceso de integración

De inicio se tendrán los subsistemas Metrobus Q, Metro de Quito y Convencional interactuando de manera independiente y complementaria, para con su evolución y en de acuerdo a las fases, generar los ajustes técnicos que optimicen los viajes de los usuarios, manteniendo el nivel de servicio y la sostenibilidad del Sistema Metropolitano de Transporte.

EL MUNICIPIO DE QUITO DEL DISTRITO METROPOLITANO deberá asignar el presupuesto necesario para el cumplimiento oportuno de las obligaciones especificadas en este artículo, sea que lo realice de forma directa o por contratación con entidades especializadas



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

PROPUESTA DE MOVILIDAD

Art. 11.- Sustitúyase el numeral 2 y 3 del artículo 2567 por el siguiente texto:

2.- Fase Segunda de Integración: Integración de los subsistemas Metro de Quito y Metrobús Q, subsistemas administrados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, o quien haga sus veces, Convencional, Urbano, Combinado y Rural; y,

3.- Fase Tercera de Integración: Integración de cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se creare.

OBSERVACIONES

Se propone solo dos fases

La 1° con 2 sub fases:

La una que integra totalmente los sistemas administrados por operadores públicos y

Una segunda sub fase que plantea únicamente integración física con operadores de superficie privados

La 2° fase plantea una integración total de todos los subsistemas; basado en los resultados de los estudios que permanentemente debe realizar el administrador del sistema para mantener el nivel de servicio y el equilibrio financiero.

PROPUESTA CONSTRUIDA DESDE EL SECTOR DE TRANSPORTE

Art. 14.- Sustitúyase el artículo 2567 por el siguiente texto:

Artículo 2567.- Fases de Integración. La integración se ejecutará conforme las siguientes fases:

1. Fase Primera de Integración:

a. Integración física, operativa y tarifaria de los subsistemas Metro de Quito con Metrobus-Q;

b. Integración física de los subsistemas Metro de Quito, con sub sistema Convencional Urbano

2.- Fase Segunda de Integración: Integración tarifaria de los subsistemas Metro de Quito, Metrobus Q, Convencional, Urbano, Combinado y Rural, de conformidad con los resultados de los estudios que en forma permanente debe realizar el Administrador del Sistema para sostener el nivel de servicio y el equilibrio financiero

PROPUESTA DESDE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD

CÓDIGO MUNICIPAL DEL MDMQ

Art. 2568.- Administración y organización.-

2. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se organiza en cuatro



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

subsistemas (los "Subsistemas de Transporte Público"), administrados bajo los principios previstos en este capítulo:

- a. Subsistema de transporte masivo de pasajeros, constituido por los elementos y/o componentes vinculados a las líneas del metro que, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Metro de Quito".
 - b. Subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos (bus rapid transit -BRT), constituido por los elementos y/o componentes vinculados con los corredores troncales y alimentadores que, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Metrobús-Q".
 - c. Subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, con sus elementos y/o componentes, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Transporte Convencional".
 - d. Subsistema de transporte público de pasajeros por cable, que comprende el servicio prestado a través de teleféricos, telecabinas desembragables, funiculares y otros medios similares que, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar. A este Subsistema, en adelante, se lo denominará "Quito Cables".
3. En función de las necesidades de regulación, planificación, control o gestión, el Administrador o Administradora del Sistema podrá diferenciar en los Subsistemas de Transporte Público, tantos componentes cuantos sean requeridos. Así, por ejemplo, en el Metro de Quito se podrá diferenciar cada línea que conforma la red; o, en el Metrobús-Q se podrá diferenciar como componente cada corredor troncal, cada ruta de alimentación, un conjunto de rutas de alimentación, o bien una combinación de los anteriores.

OBSERVACIONES

Se plantea cambios en los numerales 2 y 3 para que los contratos de operación, contengan:

Numeral 2: la obligación de medir y fiscalizar los indicadores de desempeño básicos en transporte público (rapidez del viaje, seguridad de llegar al destino y confiabilidad de los servicios)

Para esto se propone medir el índice de cumplimiento, el de puntualidad y el grado de satisfacción sobre la confiabilidad del servicio cumplimiento de aperturas y cierres y cumplimiento de tiempos de viaje

Numeral 3: verificación de la gestión administrativa, financiera y operativa en cumplimiento del régimen jurídico aplicable comprobando el cumplimiento de los



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

indicadores descritos en el numeral anterior

En informe analizado por Comisión de Movilidad, Secretaría cita como texto del Art. 2568 lo que el código municipal determina en el Art. 2529 existe inconsistencias.

PROPUESTA CONSTRUÍDA DESDE EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Art 15.- Sustitúyase el numeral 2 y 3 del artículo 2568 por el siguiente texto:

2. Indicadores de desempeño y sus sanciones, al menos de:

i. el índice de cumplimiento de la tabla de operación para controlar la cantidad de servicios ejecutados;

ii. el índice de puntualidad para controlar que los viajes se realicen de acuerdo a los tiempos establecidos; y,

iii. el grado de satisfacción en base a encuestas sobre la calidad de los servicios realizadas a los usuarios, quienes deberán calificar si el servicio es confiable, si hay cumplimiento de los horarios establecidos de apertura y cierre y el cumplimiento de los tiempos de viaje; y,

3. Condiciones para la gestión administrativa, laboral, financiera, operativa y ambiental de las operadoras para cumplir con el régimen jurídico aplicable.

Para la verificación del cumplimiento de estas condiciones, la Autoridad Única realizará controles globales a las operadoras a fin de confirmar el cumplimiento de los parámetros determinados en el numeral 2 del presente artículo.

PROPUESTA SECRETARIA DE MOVILIDAD

Art. 12.- Sustitúyase el inciso primero del artículo 2569 por lo siguiente:

Art. 2569.- Reestructuración de rutas. - El Administrador del Sistema realizará el proceso para la asignación de las rutas o servicios de transporte público de acuerdo con el Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ, en coordinación con sus órganos dependientes y adscritos, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial incluyendo los sectores periféricos, mejorar los tiempos de viaje y en general la calidad de los niveles de servicio; así como, optimizar los costos de operación del sistema

OBSERVACIONES

La propuesta ratifica que los sub sistemas Metro de Quito, Metrobús-Q y Convencional son complementarias, siendo el primero el eje fundamental de la Red. Por lo tanto, es necesario que el Administrador del sistema tenga una amplitud de formas (ajustes, modificaciones, creación o suspensión de rutas) para en coordinación con los operadores delgados por medio de un contrato de operación vigente; vaya ajustando la red a las necesidades de los usuarios; ampliando cobertura, mejorando tiempos de viaje y optimizando costos; siempre manteniendo el nivel de servicio y el equilibrio financiero. Es importante citar que, al tener una red totalmente integrada, la tarifa técnica se eleva tanto que obliga a desintegrar los sistemas, experiencias en otras ciudades (Ej. Curitiba) recomiendan la complementariedad en lugar de la integración de los sistemas para obtener un eficiente sistema de transporte público. Por lo expuesto la propuesta devuelve la posibilidad, de que los ajustes que la Red requiera, sean consensuados con los



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

operadores que tengan Contratos de Operación en las rutas afectadas; devolviendo y salvaguardando la seguridad jurídica indispensable para lograr las inversiones necesarias para modernizar el sistema Seguridad jurídica que en transporte de superficie del DMQ, a la fecha está en duda por la banca nacional e internacional.

PROPUESTA CONSTRUIDA DESDE EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Art. 16.- Sustitúyase el inciso primero del artículo 2569 por lo siguiente:

Artículo 2569.- Reestructuración de rutas. - La optimización de los servicios de transporte público se sustenta en la estructuración de una red conformado por los subsistemas Metro de Quito, Metrobus Q y Convencional que deben ser complementarios, de manera que provean los servicios de forma eficiente, considerando a la Primera Línea de Metro de Quito como el eje fundamental de esta red.

El Administrador del Sistema realizará el seguimiento y monitoreo del comportamiento de la oferta y la demanda del servicio, de manera tal que pueda establecer los ajustes, modificaciones, creación o suspensión de rutas; que la red requiera, con el objeto de lograr la mayor cobertura territorial, incluyendo los sectores periféricos para mejorar los tiempos de viaje, optimizando los costos de operación de la Red, manteniendo el nivel de servicio y el equilibrio financiero.

El Administrador del Sistema, en coordinación con las Operadoras que tenga la Gestión Directa o Delegada del servicio, implementará los ajustes, modificaciones, creación o suspensión de rutas de los servicios: troncales, alimentadores, convencionales y otras; considerando el principio de complementariedad y optimización de los actuales subsistemas, con el fin de alcanzar mayores niveles de eficiencia, tanto de la parte operacional como administrativa.

Cuando el Administrador del Sistema requiera, con base en los instrumentos de planificación que hubiere expedido, adecuar las rutas de cualquier Subsistema de Transporte o sus componentes, respecto de las que existan títulos habilitantes vigentes, buscará obtener acuerdos con la Operadora de Transporte involucrada y efectuar los ajustes que sean necesarios, de conformidad con los instrumentos de planificación, para esto podrá:

- a. Implementar mecanismos de compensación a través de la asignación directa de rutas nuevas requeridas de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido;**
- b. Instrumentar formas de intervención y participación del Operador de Transporte afectado en otros Subsistemas de Transporte o sus componentes; o,**
- c. Implementar mecanismos de compensación económica para dejar sin efecto el título habilitante vigente.**

Para mayor claridad, la compensación económica señalada en el literal c) no podrá aplicarse para títulos habilitantes que hayan sido compensados con cualquiera de las



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

otras opciones señaladas en los literales a) y b); pero, en el caso de acuerdos con las Operadoras, el Administrador del Sistema podrá utilizar una combinación de los tres mecanismos conforme los instrumentos de planificación correspondientes.

En caso de que el Administrador del Sistema y el Operador de Transporte no pudieren concretar algún acuerdo, en aplicación de los numerales precedentes, hasta seis meses antes de la fecha de terminación ordinaria del título habilitante, concluirán las tratativas.

Le corresponderá al Administrador del Sistema implementar los correspondientes ajustes en rutas, de conformidad con los instrumentos de planificación que hubiera expedido desde la fecha en que terminen los títulos habilitantes de manera ordinaria.

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

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

PROPUESTA DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD

Art. 13.- Elimínese el numeral 3 del artículo 2570 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

Art. 14.- Reenumérese los numerales 4 y 5 por numeral 3 y numeral 4 del artículo 2570 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito

Art. 15.- Refórmese el numeral 3 y numeral 4 del artículo 2570 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por lo siguiente:

3. Las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y mantener, como base, con controles de calidad del servicio en el transporte público de pasajeros basados en normas nacionales e internacionales, en los plazos y condiciones establecidos en las autorizaciones y contratos de operación, respectivamente.

OBSERVACIONES

REFORMA NUMERAL 1

Actualmente tenemos al sub sistema Metro casi listo para operar, y es necesario buscar formas y medios que permitan alimentar el sistema por medio de:

- Integración tarifaria de Metro Bus Q mayoritariamente operada y administrada por la EPMTPQ,
- Integración física de rutas convencionales



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

Por lo que se propone basados en la complementariedad de los sistemas la articulación de alternativas de movilización de los usuarios dejando de lado el concepto de direccionar los viajes de los ciudadanos a que los viajes longitudinales se realicen únicamente en Metro o BRT

REFORMA NUMERAL 2

La asignación de rutas será por medio de asignación directa o concurso publico conforma el resultado de los estudios realizados para el efecto

Se mantiene la exclusión de las troncales administradas por la EPMTQP con sus alimentadoras, pues no tiene sentido desarticular el concepto de un BRT (troncal alimentada), y más bien se propone que estas troncales también tengan sus contratos de operación con la definición clara de la cantidad de títulos habilitantes que tendrá o utilizará en las troncales y en el sistema de alimentación operado por las operadoras privadas. Consecuentemente es necesario que los contratos de operación de las operadoras privadas, que por ejemplo por más de 5 años han operado en el sistema de alimentación tengan en sus Contratos de Operación con exactitud la determinación de la cantidad de títulos habilitantes que cada operadora tendrá para poder ofertar el servicio en el sistema Metro bus Q; basado en lo determinado en el Art 9 de la ordenanza 194 sancionada el 14 de marzo del 2012 que dio origen a la migración de rutas convencionales a alimentadoras en el periodo de vigencia de este artículo que fue hasta el 18 de diciembre de 2020

REFORMA NUMERAL 4 (YA RENUMERADO)

Se ratifica la conformación de un UNICO Fidecomiso Global custodio de los valores recaudados en el sistema. Fidecomiso en el que el Municipio tendrá la calidad de constituyente, y las empresas públicas y los operadores serán constituyentes adherentes; con mayoría municipal en los derechos fiduciarios y miembros de la junta de fidecomiso. Como contraprestación se propone que la distribución de ingresos en todos los sub sistemas (Metro- MetroBusQ-Convencional) sea con una periodicidad diaria y por km operado según la tipología del equipo rodante con una prelación de pago predefinida e inamovible que considera 1° pagos a operadores del sub sistema convencional, luego a operadores del sub sistema Metrobus Q y finalmente al operador del Metro

El valor de pago por kilómetro operado deberá ser calculado por el Administrador del Sistema en función de los costos fijos y variables mediante la aplicación de un modelo aprobado en conjunto con los operadores de los tres subsistemas, tomando como base los datos de la actual estructura tarifaria aprobada en mediante la ordenanza 17-2020.

Si por la imposibilidad de aplicar tarifa técnica la recaudación del periodo no es suficiente para cubrir los pagos que se deban realizar, el fidecomiso deberá exigir de la Autoridad Única la gestión de recursos no operacionales que deberán ser presupuestados con el carácter de prioritario en todos los periodos fiscales

Importante citar que al eliminar el numeral 3 donde se generaba una puntuación adicional



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

en el caso de delegar por medio de un concurso publico el único incentivo para el ingreso de flota amigable con el medio ambiente es el pago por kilómetro, con la prelación de pago indicada y garantizada con presupuesto priorizado

PROPUESTA CONSTRUIDA DESDE EL SECTOR DEL TRASPORTE

Art. 17.- Sustitúyase el numeral 1, 2 y 4 del artículo 2570 por el siguiente:

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 serán complementarias, de forma tal que estas articulen adecuadamente, las alternativas de movilización de los ciudadanos por medio de los diferentes subsistemas de transporte público de la ciudad.

2. Mecanismo de asignación de rutas a operadoras de transporte, el mismo que se realizará mediante asignación directa o concurso público conforme las necesidades que los estudios determinen, para dar origen a los respectivos contratos de operación y/o 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, con sus alimentadoras, para lo cual se debe generar el contrato de operación para el sub sistema Metrobus Q. Complementariamente en los contratos de operación de las operadoras del sistema convencional deberá especificarse la cantidad de títulos habilitantes que estas tendrán para ofertar el servicio en el subsistema Metrobus Q, basado en lo determinado en el Art 9 de la ordenanza 194 sancionada el 14 de marzo del 2012 que dio origen a la migración de rutas convencionales a alimentadoras en el periodo de vigencia de este artículo que fue hasta el 18 de diciembre de 2020

4. La recaudación tarifaria que se produzca por efecto de los servicios de transporte público, de todos los subsistemas, deberá ser centralizada en un único Fideicomiso Global el cual 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, tendrán 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.

Las distribuciones de los ingresos a los diferentes prestadores de servicio sean estos por gestión directa o gestión delegada serán por Kilómetro operado, valor que será definido por al Administrador del Sistema según la tipología del equipo rodante utilizado, de forma diaria, con el siguiente orden de prelación de pagos:



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

- i. Ingresos del sub sistema Convencional*
- ii. Ingresos del sub sistema Metrobus Q*
- iii. Ingresos del sub sistema Metro de Quito*

Esta prelación se mantendrá en los periodos de pago definidos en este artículo

En esta prelación de pago deberán descontarse las posibles sanciones impuestas por incumplimientos operativos

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

El valor del kilómetro se calculará en función de los costos fijos y variables mediante la aplicación de un modelo que deberá ser aprobado en conjunto con los operadores de los tres subsistemas, tomando como base los datos de la actual estructura tarifaria, a través de la siguiente fórmula.

[IMAGE]

En el caso de que la recaudación del periodo no sea suficiente para cubrir los pagos que se deban realizar, el fidecomiso deberá reclamar a la Autoridad Única para que esta gestione y obtenga los recursos no operacionales que se requieran, que deberán ser presupuestados con el carácter de prioritario en todos los periodos fiscales

PROPUESTA DESDE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD

Art. 17.- Sustitúyase en primer inciso del artículo 2780 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

Artículo 2780.- Del 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 municipales y operadoras privadas en el DMQ , cuyo pago se efectuará a través de los medios de pago establecidos por la Secretaría responsable de la Movilidad.

Será responsabilidad de las operadoras privadas la adquisición de sus sistemas de recaudo, mismos que deberán ser compatibles, sujetos de verificación y entrega de información al sistema de recaudo municipal.

OBSERVACIONES

Se corrige el texto “prestación de servicio de transporte público de pasajeros municipales y operadoras privadas en el DMQ” por “prestación de servicio de transporte público de pasajeros en operadoras públicas y operadoras privadas en el DMQ”

PROPUESTA CONSTRUÍDA DESDE EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Art. 19.- Sustitúyase en primer inciso del artículo 2780 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

Artículo 2780.- Del Sistema Integrado de Recaudo (SIR). - El SIR tiene como objetivo



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

implementar un procedimiento de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa, por la prestación de servicio de transporte público de pasajeros en operadoras públicas y operadoras privadas en el DMQ, cuyo pago se efectuará a través de los medios de pago establecidos por la Secretaría responsable de la Movilidad.

Será responsabilidad de las operadoras privadas la adquisición de sus sistemas de recaudo, mismos que deberán ser compatibles, sujetos de verificación y entrega de información al sistema de recaudo municipal.

PROPUESTA DESDE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD

Art. 18.- Sustitúyase las letras g) y h) del artículo 2781 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por los siguientes:

Artículo 2781.- Actores.- El diseño, implementación y operación del SIR comprende los procesos que lo soportan, una plataforma tecnológica y la participación activa de los actores del transporte público que incluye los municipales y privados, entre otros, cuyo papel y responsabilidad en la prestación de este servicio, se define a continuación:

g. El delegatario, la contratista o entidad que se encarguen de la implementación, operación e integración de los Sistemas Inteligentes de Transporte que les hayan sido asignados formalmente.

h. Un Administrador de Fondos, que será el responsable de la distribución de los ingresos de acuerdo a las instrucciones que emita el Administrador del Sistema.

OBSERVACIONES

De acuerdo al modelo de implementación tecnológica de 5 niveles, el Municipio de Quito debe crear, implementar, administrar con el carácter de indelegable el nivel 4 (nivel de ciudad) que integrara los sistemas inteligentes que debe ser interoperables

Por lo tanto, el literal g) debe definir claramente que este delegatario es del Nivel 4

En el literal h) es importante citar que el administrador de fondos si bien es el encargado de distribuir los fondos del sistema; debe hacerlo según lo determinado en las reformas de este cuerpo legal, y otras instrucciones que pudiere emitir el administrador del sistema que no podrán ir en contra de los indicado en este código

PROPUESTA CONSTRUIDA DESDE EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Art. 20.- Sustitúyase las letras g) y h) del artículo 2781 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por los siguientes:

g. El delegatario, la contratista o entidad que se encarguen de la integración de los Sistemas Inteligentes de Transporte en el Nivel 4 de ciudad.

h. Un Administrador de Fondos, o Fidecomiso que será el responsable de la distribución de los ingresos de acuerdo a lo establecido en este código y otras instrucciones que pudiere emitir el Administrador del Sistema, que en ningún caso podrá ir en contra de lo estipulado en este código

PROPUESTA DESDE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

Art. 19.- Sustitúyase en el primer inciso del artículo 2783 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

Artículo 2783.- De los medios de pago.- El SIR deberá integrar elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores, en este contexto, se establecerán los medios 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.

OBSERVACIONES

Se propone resaltar que el SIR a cargo de la municipalidad es en el nivel 4; donde debe integrar los elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores de transporte

Se ratifica la necesidad que los medios de pago deben cumplir con los estándares e interoperabilidad definida por el Administrador del Sistema

PROPUESTA CONSTRUIDA DESDE EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Art. 21.- Sustitúyase en el primer inciso del artículo 2783 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

Artículo 2783.- De los medios de pago. - El SIR en su nivel 4 deberá integrar los elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores del sistema de transporte. En este contexto, se establecerán los diferentes medios de pago de la tarifa, que deberán cumplir con los estándares e interoperabilidad 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.

PROPUESTA DESDE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Art. 20.- Refórmese el artículo 2788 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

Artículo 2788.- Puntos de recarga.- Para efectos de recarga de los mecanismos de pago, se establecerá una red de puntos de máquinas de recarga, cuyo dispositivo electrónico será utilizado para la venta y cobro en taquilla o tiendas de conveniencia, en los puntos registrados previamente ante la Autoridad. Se podrá establecer además la necesidad de incorporar máquinas automáticas en las estaciones o terminales, que permitan la distribución y la recarga del medio de pago definido a los Usuarios así como la consulta de su saldo. El Administrador del Sistema definirá las condiciones mínimas del modelo de Operación (sea cobro en taquilla, máquinas automáticas, punto de recarga y/o cualquier otro mecanismo similar) que asegure el cumplimiento de los niveles de servicio determinados por la Secretaría encargada de la Movilidad.

OBSERVACIONES

Se propone un esquema de puntos de recarga tanto para sistema de recaudo cerrado y sistemas de recaudo abierto, que es la tendencia que está haciéndose presente el mundo.



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

Pues de no hacerlo estaría condenándose a Quito a iniciar con una tecnología de 15 años atrás

PROPUESTA DESDE EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Art. 22.- Refórmese el artículo 2788 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

Artículo 2788.- Puntos de recarga. - Para efectos de recarga en el caso de sistemas cerrados los medios de pago, deberán tener establecida una red de puntos de máquinas de recarga dentro del sistema de transporte o fuera de él; cuyos dispositivos electrónicos serán utilizados para la venta y cobro en taquilla o puntos de conveniencia, registrados previamente ante la Autoridad.

Para sistemas de pagos abiertos (estándar EMV), los medios de pago deberán cumplir la normativa de emisión internacional y funcionamiento, cuando sea necesario recargas se realizarán utilizando la red existen de puntos de atención del sistema financiero del país, como son agencias de instituciones bancarias e instituciones de economía popular y solidaria, corresponsales no bancarios y puntos de servicios financieros que estén habilitados en toda la ciudad.

El Administrador del Sistema definirá las condiciones mínimas del modelo de Operación (sea cobro en taquilla, máquinas automáticas, punto de recarga y/o cualquier otro mecanismo similar) que asegure el cumplimiento de los niveles de servicio determinados por la Secretaría encargada de la Movilidad.

PROPUESTA DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD

Art. 21.- Sustitúyase en el artículo 2797 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

Artículo 2797.- Implementación .- La Secretaría de Movilidad será la responsable de garantizar la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, mediante gestión propia a través de la adquisición de bienes y prestación de servicios realizada con base a los mecanismos de contratación pública o modalidad permitida por la legislación ecuatoriana de acuerdo a lo previsto en la presente ordenanza y en cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por la Secretaría responsable de la Movilidad.

OBSERVACIONES

Se plantea que la Secretaria de Movilidad únicamente sea la responsable de EMITIR LAS DIRECTRICES DE INTEROPERABILIDAD para la implementación de sistemas inteligentes de transporte.

Dejando de lado lo planteado en el texto propuesto por la Secretaria, que indica que esta sea la responsable de GARANTIZAR LA IMPLEMENTACION MEDIANTE GESTION PROPIA ATRAVES DE LA ADQUISICION DE BIENES O PRESTACION DE SERVICIOS, lo cual es poco eficiente y genera un monopolio que encarecerá y demorará más la implementación de Sistemas inteligente de transporte

PROPUESTA CONSTRUIDA DESDE EL SECTOR DEL TRANSPORTE



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

Art. 23.- Sustitúyase en el artículo 2797 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

Artículo 2797.- Implementación. - La Secretaría de Movilidad será la responsable de emitir las directrices de interoperabilidad para que los operadores públicos o privados según sus delegaciones, puedan implementar los Sistemas Inteligentes de Transporte en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, mediante gestión propia en cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por la Secretaría responsable de la Movilidad.

PROPUESTA DESDE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD

Art. 22.- Refórmese el inciso segundo del artículo 2798 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente:

Artículo 2798.- Distribución de recursos.- (...).

El reparto a los participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, incluyendo al Delegatario o contratista, de acuerdo a la modalidad a aplicarse determinadas en el ordenamiento jurídico que corresponda, se efectuará en función del mecanismo que determine la Secretaria responsable de la Movilidad, sobre la base de los servicios efectivamente prestados por parte de los Operadores de Transporte.

El incumplimiento de las disposiciones contempladas en el o los contratos suscritos con los operadores o delegatario, para el efecto, conllevará la aplicación de sanciones por incumplimiento de conformidad a lo establecido en el contrato, y determinado por el Administrador de Contrato, quien debe velar por la ejecución del mismo, y de ser el caso generar las alertas e informar las autoridades de la Secretaría a cargo de la Movilidad y la Alcaldía, todo aquello que se considere contrario a los intereses institucionales o que dificulte el normal desarrollo del contrato, a fin de garantizar la continuidad del servicio

OBSERVACIONES

Se plantea una reforma sobre el artículo en general, que determina principalmente que los recursos a distribuirse serán los validados por medios de pago al momento de usar el sistema; ya que si la ciudad tiene un SIR con sistema de pagos abierto o estándar EMV; no aplicaría un paso previo de recarga de medio de pago en base al cual, el texto original, indica distribuir los ingresos del sistema, es decir; se distribuye valores aun no devengados en el caso de tener un sistema cerrado y si es un sistema de pagos abiertos no habría momento o paso en el proceso, donde se pueda tomar los fondos para repartirlos pues no existe recarga previa en pagos abiertos

Adicionalmente se determina que es el fidecomiso global quien consolidará los ingresos operacionales y de ser necesario los no operacionales para en estricto cumplimiento de la prelación de pago determinada en la reforma propuesta transfiera el pago en caja común que es lo mismo que el pago por kilómetro a los operadores de cada sistema

PROPUESTA CONSTRUIDA DESDE EL SECTOR DEL TRANSPORTE



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

Art. 24.- Refórmese el artículo 2798 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente:

Artículo 2798.- Distribución de recursos. - El mecanismo de distribución de los recursos recaudados a través del Sistema Integrado de Recaudo deberá ejecutarse de forma transparente entre los participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público

de Pasajeros. Los ingresos por concepto de tarifa recaudada serán orientados al Fidecomiso Global, estos rubros provendrán de la validación de los medios pago al momento de usar el sistema que se efectúe a través de los puntos autorizados, módulos de atención o máquinas automáticas. Los ingresos operacionales se juntarán de ser necesario a los ingresos no operacionales, para que el fidecomiso en estricto cumplimiento de prelación de pago transfiera el pago por los servicios ejecutados (kilómetros)

PROPUESTA DESDE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD

Art. 23.- Sustitúyase en el artículo 2809 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

Artículo 2809.- Control en la prestación del servicio.- Las actividades de control y evaluación de los componentes que conforman los Sistemas Inteligentes de Transporte, estarán a cargo de la Secretaría responsable de la Movilidad, entidad que dará el debido acompañamiento en la implementación y operación de las herramientas tecnológicas a ser instaladas en los distintos Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros existentes, para lo cual se observará el régimen jurídico metropolitano del servicio de transporte público de pasajeros.

OBSERVACIONES

Al ser únicamente el nivel 4 el que debe estar a cargo de la secretaria de Movilidad no tiene asidero que esta genere acompañamiento en la implementación y operación del sistema en los sub sistemas únicamente debe generar las directrices de interoperabilidad del SIR y fiscalizar el cumplimiento de las mismas

PROPUESTA CONSTRUÍDA DESDE EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Art. 25.- Sustitúyase en el artículo 2809 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

Artículo 2809.- Control en la prestación del servicio. - Las actividades de control y evaluación de los componentes que conforman los Sistemas Inteligentes de Transporte, estarán a cargo de la Secretaría responsable de la Movilidad

PROPUESTA DESDE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD

Art. 24.- Refórmese el artículo 2877 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

Art. 2877. - Metodología para el cálculo de tarifas.- El Administrador del Sistema deberá determinar la metodología a aplicarse para el cálculo de tarifas debiendo para lo cual considerará imperativamente los componentes de los costos de operación de los diferentes



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

tipos y tecnologías de vehículos y la demanda reflejada en el número de pasajeros en un mismo periodo de tiempo.

OBSERVACIONES

Artículos del título XIII

Se aumenta el texto que con la aplicación de la metodología aplicada para el cálculo de la tarifa, el resultado de este cálculo, sea implementado de forma inmediata con solo la disposición del administrador del sistema, quien es el responsable ante el fidecomiso de buscar los recursos operacionales o no operacionales para que el sistema tenga y mantenga equilibrio financiero

PROPUESTA CONSTRUÍDA DESDE EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Art. 26.- Refórmese el artículo 2877 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente texto:

Art. 2877. - Metodología para el cálculo de tarifas. - El Administrador del Sistema deberá determinar la metodología a aplicarse para el cálculo de tarifas debiendo para lo cual considerará imperativamente los componentes de los costos de operación de los diferentes tipos y tecnologías de vehículos y la demanda reflejada en el número de pasajeros en un mismo periodo de tiempo. Con los resultados obtenidos el Administrador del Sistema dispondrá su implementación y ejecución de forma inmediata

PROPUESTA DESDE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD

Art. 26.- Refórmese el artículo 2879 por el siguiente texto:

Art. 2879.- Esquema de Tarifas sin integración. – El administrador del sistema será el encargado de establecer y/o actualizar las tarifas de los siguientes subsistemas:

- a) Subsistema de transporte público convencional intracantonal urbano
- b) Subsistema Metrobús-Q del Distrito Metropolitano de Quito.
- c) Servicio de transporte público prestado a través de buses eléctricos u otra tecnología de baja emisión, calificada previamente por la Secretaría de Movilidad mediante informe técnico.
- d) Subsistema de transporte público convencional intracantonal combinado y rural.

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

OBSERVACIONES

SE DEBE MANTENER EN EL TEXTO DONDE SE FIJA

TARIFA DE \$ 0,35 USD PARA SUSBSISTEMA CONVENCIONAL Y METROBUS Q

TARIFA DE \$ 0,45 USD PARA BUSES DE FLOTA ELECTRICA

TARIFA BASE DE \$ 0,35 USD PARA CONVENICONAL INTRACANTONAL



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

COMBINADO Y RURAL

LA REFORMA A ESTE ARTICULO DEJARIA SIN TARIFA A TODA LA CIUDAD PUES AUN NO ESTAMOS EN LA FASE CON INTEGRACION

PROPUESTA CONSTRUIDA DESDE EL SECTOR DEL TRASNPORTE

Art. 26.- Refórmese el artículo 2879 por el siguiente texto:

Art. 2879.- Esquema de Tarifas sin integración. – El administrador del sistema será el encargado de establecer y/o actualizar las tarifas de los siguientes subsistemas:

- a) Subsistema de transporte público convencional intracantonal urbano*
 - b) Subsistema Metrobus-Q del Distrito Metropolitano de Quito.*
 - c) Servicio de transporte público prestado a través de buses eléctricos u otra tecnología de baja emisión, calificada previamente por la Secretaría de Movilidad mediante informe técnico.*
 - d) Subsistema de transporte público convencional intracantonal combinado y rural.*
- A los valores de las tarifas se aplicará la tarifa preferencial prevista en el régimen jurídico aplicable, en especial, el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; la Ley Orgánica de Discapacidades y, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.*

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

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

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

PROPUESTA DESDE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD

Art. 27.- Sustitúyase el artículo 2884 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente:

Art. 2884. - Administración de los ingresos operacionales y no operacionales. Cada Subsistema gestionado por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, bajo su responsabilidad, deberán constituir su propio Fideicomiso Individual con la finalidad de manejar y administrar los ingresos operacionales y no operacionales provenientes de su actividad.



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

A su vez el Administrador del Sistema, constituirá un Fideicomiso Global al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, con el propósito de que administre los recursos provenientes del Sistema Integrado de Recaudo y los ingresos no operacionales.

La constitución del Fideicomiso Global, condiciones e instrucciones, administración, distribución, porcentaje de participación y otros serán responsabilidad del Administrador del sistema

PROPUESTA CONSTRUIDA DESDE EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Art. 27.- Sustitúyase el artículo 2884 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito el siguiente:

Art. 2884. - Administración de los ingresos operacionales y no operacionales. Cada Subsistema gestionado por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, bajo su responsabilidad, deberán constituir su propio Fideicomiso Individual con la finalidad de manejar y administrar los ingresos operacionales y no operacionales provenientes de su actividad.

A su vez el Administrador del Sistema, constituirá un Fideicomiso Global al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, con el propósito de que administre los recursos provenientes del Sistema Integrado de Recaudo y los ingresos no operacionales

SOLICITUD DE ANALISIS JURÍDICO Y TÉCNICO DE PLANIFICACIÓN

Con respecto, el Administrador del Sistema que define el Modelo de Gestión que se aplicará en el Sistema Metropolitano de Transporte Público, es de vital importancia el informe de planificación sobre la viabilidad de este Administrador del Sistema, cuál es su rector, autoridad única, así también considero importante una comisión conjunta con la comisión de planificación frente a la problemática de la falta de claridad de la competencia de esta entidad, dónde está anclada, cómo está financiada.

Es necesario un criterio de procuraduría frente al tema de la delegación.

Informes técnicos de planificación, financiero y procuraduría, para dar de baja a los anexos 1,2, y 3. Ya que sin estos sustentos se dejaría sin piso la tarifa de las unidades eléctricas, debido a la ley de matriz energética, es vital sustentar con un informe técnico.

Finalmente me permito solicitarle una mesa de trabajo para ampliar estos análisis con el sector del transporte claramente afectado ya que no ha sido convocado para la construcción de la presente propuesta. Solicito ser recibido en la comisión para exponer mis observaciones las mismas que espero sean tomadas en cuenta con el mejor ánimo de construir una movilidad verdaderamente sustentable.

Por la atención prestada, anticipo mis agradecimientos



María Paulina Izurieta Molina

CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0704-O

Quito, D.M., 20 de octubre de 2022

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Sra. María Paulina Izurieta Molina
CONCEJALA METROPOLITANA
DESPACHO CONCEJAL IZURIETA MOLINA MARIA PAULINA

