



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Distrito Metropolitano de Quito constituye un importante nodo que articula varias parroquias rurales, cantones y provincias del país, su condición de capital política administrativa, la dinámica y escala de su economía y su conectividad regional, nacional e internacional, lo definen como un distrito de concentración de actividades, de infraestructura y de servicios, de articulación regional y de influencia y representación nacional; tiene una circunscripción territorial de 4.235,2 km<sup>2</sup>, con una población actual de 2'414.585 habitantes, de los cuales el 70% (1'688.628 habitantes) se concentra en las parroquias urbanas de Quito y el restante 30% (725.757 habitantes) en el área rural.

Uno de los principios fundamentales de la planificación estratégica constantes en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento del Territorio, en función del fortalecimiento de las múltiples centralidades de Quito, establece que un mejor funcionamiento de la ciudad es posible si todos los ciudadanos encuentran a proximidad – y, de ser posible, a distancias caminables - los servicios y alternativas laborales que actualmente solo consiguen recorriendo largos y costosos trayectos.

Los condicionantes geográficos existentes limitan el desarrollo de la ciudad y congestionan y sobre saturan los modos de transporte existentes. Ante esto la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito – MDMQ ha considerado imprescindible ejecutar acciones oportunas para diseñar y ejecutar un Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros, que sobre y bajo la superficie permita a los ciudadanos de la ciudad de Quito atravesar la ciudad con un sistema de transporte ágil, rápido y seguro.

El Sistema Metropolitano de Transporte Público se compone de cuatro subsistemas de transporte: Subsistema de Transporte Metrobús-Q, Subsistema de Transporte Convencional, Subsistema de Transporte Metro de Quito y Subsistema de Transporte Quito Cables. Dentro del mejoramiento del transporte público que promueve el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, una de las estrategias es conseguir que el ciudadano cuente con un sistema de transporte público colectivo eficaz y sencillo de usar, en el cual se pueda planificar el viaje y sus diferentes etapas sin tener, por ejemplo, que comprar o utilizar diferentes medios de pago, otorgándole así una continuidad física y operativa del sistema de transporte, de manera integrada y multimodal.

En este sentido, el soporte de herramientas tecnológicas son fundamentales para facilitar y acelerar la construcción de sistemas de transporte integrales y homogéneos.



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Distrito Metropolitano de Quito constituye un importante nodo que articula varias parroquias rurales, cantones y provincias del país, su condición de capital política administrativa, la dinámica y escala de su economía y su conectividad regional, nacional e internacional, lo definen como un distrito de concentración de actividades, de infraestructura y de servicios, de articulación regional y de influencia y representación nacional; tiene una circunscripción territorial de 4.235,2 km<sup>2</sup>, con una población actual de 2'414.585 habitantes, de los cuales el 70% (1'688.628 habitantes) se concentra en las parroquias urbanas de Quito y el restante 30% (725.757 habitantes) en el área rural.

Uno de los principios fundamentales de la planificación estratégica constantes en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento del Territorio, en función del fortalecimiento de las múltiples centralidades de Quito, establece que un mejor funcionamiento de la ciudad es posible si todos los ciudadanos encuentran a proximidad – y, de ser posible, a distancias caminables – los servicios y alternativas laborales que actualmente solo consiguen recorriendo largos y costosos trayectos.

Los condicionantes geográficos existentes limitan el desarrollo de la ciudad y congestionan y sobre saturan los modos de transporte existentes. Ante esto la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito – MDMQ ha considerado imprescindible ejecutar acciones oportunas para diseñar y ejecutar un Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros, que sobre y bajo la superficie permita a los ciudadanos de la ciudad de Quito atravesar la ciudad con un sistema de transporte ágil, rápido y seguro.

El Sistema Metropolitano de Transporte Público se compone de cuatro subsistemas de transporte: Subsistema de Transporte Metrobús-Q, Subsistema de Transporte Convencional, Subsistema de Transporte Metro de Quito y Subsistema de Transporte Quito Cables. Dentro del mejoramiento del transporte público que promueve el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, una de las estrategias es conseguir que el ciudadano cuente con un sistema de transporte público colectivo eficaz y sencillo de usar, en el cual se pueda planificar el viaje y sus diferentes etapas sin tener, por ejemplo, que comprar o utilizar diferentes medios de pago, otorgándole así una continuidad física y operativa del sistema de transporte, de manera integrada y multimodal.

En este sentido, el soporte de herramientas tecnológicas son fundamentales para facilitar y acelerar la construcción de sistemas de transporte integrales y homogéneos



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

particularmente los sistemas de cobro de tarifa (sistemas integrados de recaudo o SIR) que facilitan el ingreso de los Pasajeros, disminuyen el tiempo de acceso de los Usuarios, posibilitan la reducción de la evasión y fraude y entregan información confiable y oportuna sobre el comportamiento de la demanda. Al día de hoy, el Usuario sigue pagando en efectivo su pasaje en cualquiera de las rutas en operación, ya sean las troncales de los corredores, las alimentadoras o las convencionales.

Entre los años 2008 y 2010, se contrataron para los corredores Central Trolebús y Central Norte, mecanismos de recaudo que no lograron su objetivo debido a falencias contractuales y limitaciones tecnológicas. Actualmente, en los corredores Oriental (Nor Oriental Ecovía y Sur Oriental) y Sur Occidental en sus paradas, se cuenta con máquinas monederas que se abren con la introducción de una moneda de 25 centavos de dólar. Un sistema interactuado con las máquinas permite disponer de un mínimo de información.

### **Pasajeros**

La falta de un sistema eficiente y confiable, impide a los operadores disponer una visibilidad precisa de su operación y no les permite optimizar su operación, frecuencias y servicio al usuario.

Por otro lado, actualmente el sistema de transporte del Distrito Metropolitano cuenta con una tarifa plana, con un esquema de integración en ciertas estaciones, la tarifa plana en su mayoría es de 25 centavos de dólar (USD 0,25), para un pasaje general, de 12 centavos de dólar (USD 0,12) para un Usuario preferencial y de 10 centavos de dólar para las personas con discapacidad; sin embargo, existen rutas que se encuentran aplicando otras tarifas (por ejemplo, en ciertas alimentadoras del corredor Central Norte) así como un esquema de integración con rutas inter-parroquiales que cuentan con tarifas diferenciadas acorde a la distancia de sus rutas.

Con la implementación de un Sistema Integrado de Recaudo se tiene como objetivo disponer de la herramienta que posibilite la aplicación de políticas tarifarias distintas a la actual.

Siguiendo los lineamientos del Plan de Trabajo de la Administración Municipal en el ámbito de mejora de los sistemas de transporte público, con el fin de optimizar la movilidad de los habitantes de la ciudad, el Municipio, desde el año 2011, ha llevado adelante a través de la Secretaría de Movilidad, distintos estudios para la definición e implementación de herramientas tecnológicas de control, evaluación y recaudación de los



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

componentes y elementos propios del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, que permitan dotar de un servicio moderno y conexo a los ciudadanos, cuya integración de los Subsistemas sea su eje primordial.

Mediante Decreto Ejecutivo No. 3304, publicado en el Registro Oficial No. 840 de 12 de diciembre de 1995, referente al Transporte Terrestre en el Cantón Quito, se transfirió al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, entre otras, las siguientes atribuciones: organizar, reglamentar, planificar y fiscalizar las actividades, operaciones y servicios del transporte terrestre, público y privado.

Por los antecedentes anteriormente indicados, se requiere contar con un nuevo sistema de recaudo para mejorar el control de ingresos, un sistema de ayuda a la operación que logre un adecuado control del uso de la flota, además de un sistema de información al Usuario que proporcione a los ciudadanos datos reales de la operación del sistema; esto permitiría ahorro de costos de operación y ahorro en tiempos de viaje que benefician de manera directa a todos los Usuarios.

El sistema deberá ajustarse a la política tarifaria que existe y a las nuevas propuestas que permitan garantizar la integración entre los sistemas de transporte actual y futuro.

La implementación de los sistemas inteligentes de transporte, deberá contemplar el desarrollo de un modelo de gestión que se apege al marco legal vigente, en cuanto a su iniciativa, contenido, financiamiento e impacto posterior, por lo que es necesario contar con la participación activa de la iniciativa privada, de tal forma que garantice la debida ejecución de herramientas tecnológicas. Conforme lo previsto en el segundo y tercer inciso del artículo 283 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, que señala: *"Sólo de manera excepcional los gobiernos autónomos descentralizados regionales, provinciales, metropolitanos y municipales, podrán delegar la prestación de servicios públicos de su competencia a la iniciativa privada. Esta delegación se realizará mediante acto normativo del órgano competente cuando el gobierno autónomo descentralizado respectivo no se encuentre en capacidad técnica y económica de gestionar directamente un servicio público o en caso de calamidad pública o desastre natural. La falta de capacidad técnica o económica para la gestión directa de un servicio público será debidamente justificada por la autoridad ejecutiva, ante el respectivo órgano legislativo local y la ciudadanía, en las condiciones establecidas en la Constitución, la Ley y de acuerdo con las regulaciones del órgano competente de la administración pública o Gobierno Central que tenga atribución legal en materia*



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

*de competencias. La selección correspondiente deberá realizarse mediante concurso público con excepción de la delegación de las competencias de riego, agua potable y alcantarillado a organizaciones comunitarias".* Mediante informes técnicos de necesidad para la implementación de los sistemas inteligentes de transporte, emitidos por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros (oficio No. EPMTPO-GG-1412-15, de 9 de noviembre de 2015); la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (oficio No. EPMMQ-2015-1061, de 8 de octubre de 2015); informes técnicos Nos. SM-DMGM-0172/2015 y SM-DMGM-031/2015, emitidos por la Dirección de Gestión de la Movilidad y Dirección de Políticas y Planeamiento de la Secretaría de Movilidad; y, oficio No. DMF-DIR-1081-2015, de 27 de noviembre de 2015, se ha certificado la incapacidad técnica y financiera del Distrito Metropolitano de Quito para llevar adelante la implementación, operación, mantenimiento y actualización de los sistemas inteligentes de transporte terrestre.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, conforme la Constitución, tiene competencias en la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial dentro de la jurisdicción cantonal; bajo esta premisa, es indispensable que el Concejo Metropolitano de Quito, conozca y apruebe el siguiente proyecto de Ordenanza Metropolitana por la cual se establece 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, 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.

Por la presente Ordenanza, además, se establecerán las disposiciones y condiciones para su implementación, operación, control y evaluación, así como el mecanismo para la delegación de la operación de estos sistemas, mediante la delegación a la iniciativa privada, de conformidad a las disposiciones de la Constitución de la República del Ecuador, Ley de Modernización del Estado, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normativa vigente.



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los Informes Nos. IC-O-2015-219 e IC-O-2016-235, de 25 de noviembre de 2015 y 12 de octubre de 2016, respectivamente, emitidos por la Comisión de Movilidad.

#### CONSIDERANDO:

**Que,** la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 66 numeral 25, 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 que dice: *“El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.”;*

**Que,** de conformidad con el artículo 238 de la Constitución, los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera;

**Que,** el artículo 313 de la Constitución de la República del Ecuador determina: *“El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia. (...) Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social. (...) Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley.”;*

**Que,** el inciso segundo del artículo 314 de la Constitución de la República 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. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación.”;*

**Que,** el artículo 316 de la Constitución determina que *“el Estado podrá delegar la participación en los sectores estratégicos y servicios públicos a empresas mixtas en las*



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

cuales tenga mayoría accionaria”, que “la delegación se sujetará al interés nacional y respetará los plazos y límites fijados en la ley para cada sector estratégico”; y, que “el Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de estas actividades, en los casos que establezca la ley”;

**Que,** el artículo 326 numeral 15 de la Constitución señala que: “El derecho al trabajo se sustenta en los siguientes principios: (...) 15. Se prohíbe la paralización de los servicios públicos de salud y saneamiento ambiental, educación, justicia, bomberos, seguridad social, energía eléctrica, agua potable y alcantarillado, producción hidrocarburífera, procesamiento, transporte y distribución de combustibles, transportación pública, correos y telecomunicaciones. La ley establecerá límites que aseguren el funcionamiento de dichos servicios.”;

**Que,** el artículo 394 de la Constitución señala: “El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.”;

**Que,** el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante “COOTAD”) establece en el artículo 54, literal f, que son funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal, entre otras, la de ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiaridad, participación y equidad;

**Que,** el literal f) del artículo 55 del COOTAD establece como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal, la siguiente: “f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción”;

**Que,** el artículo 57, literal a), en concordancia con el artículo 87, literales a) y v) del COOTAD, establece que las funciones del Concejo Municipal, entre otras, son: “a) El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones”;



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

- Que,** conforme lo establece el artículo 130 del COOTAD, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales la planificación, regulación y control del tránsito, transporte y la seguridad vial dentro de su territorio cantonal, y que dichos gobiernos *“definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley”*;
- Que,** el segundo y tercer inciso del artículo 283 del Código ibídem señala: *“Sólo de manera excepcional los gobiernos autónomos descentralizados regionales, provinciales, metropolitanos y municipales, podrán delegar la prestación de servicios públicos de su competencia a la iniciativa privada. Esta delegación se realizará mediante acto normativo del órgano competente cuando el gobierno autónomo descentralizado respectivo no se encuentre en capacidad técnica y económica de gestionar directamente un servicio público o en caso de calamidad pública o desastre natural. (...) La falta de capacidad técnica o económica para la gestión directa de un servicio público será debidamente justificada por la autoridad ejecutiva, ante el respectivo órgano legislativo local y la ciudadanía, en las condiciones establecidas en la Constitución, la Ley y de acuerdo con las regulaciones del órgano competente de la administración pública o Gobierno Central que tenga atribución legal en materia de competencias. La selección correspondiente deberá realizarse mediante concurso público con excepción de la delegación de las competencias de riego, agua potable y alcantarillado a organizaciones comunitarias.”*;
- Que,** en concordancia con el artículo 284 del mismo Código: *“Sin perjuicio de la fiscalización que le corresponde al legislativo del respectivo nivel de gobierno y de los mecanismos de control ejercidos por los organismos competentes que determinan la Constitución y las leyes, los ejecutivos de los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán control de las obras que se ejecuten directamente, por contrato, por delegación, por gestión compartida o por cogestión; así como, de los servicios públicos prestados a través empresas públicas, mixtas, de economía popular y solidaria o privadas, a fin de garantizar que éstos se presten bajo los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, oportunidad, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad establecidos en la Constitución de la República. Además, los gobiernos autónomos descentralizados están obligados a facilitar y a promover mecanismos de control social.”*
- Que,** la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante LOTTTSV), establece en su artículo 3 que el Estado garantizará que la prestación



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas;

**Que,** la LOTTTSV en su artículo 30.4 señala que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción;

**Que,** el artículo 30.5 *ibídem* establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán competencias entre otras: *"a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal; (...) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector (...) d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;"*

**Que,** el artículo 52 de la citada Ley establece que *"El Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas (...)"*; en concordancia con lo previsto en el artículo 55 *ibídem* que señala: *"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 Ley Orgánica de Discapacidades en su artículo 60 señala: *"Las personas con discapacidad tienen derecho a acceder y utilizar el transporte público. Los organismos competentes en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en las diferentes circunscripciones territoriales, previo el otorgamiento de los respectivos permisos de operación y circulación, vigilarán, fiscalizarán y controlarán el cumplimiento obligatorio de las normas de transporte para personas con discapacidad dictadas por el Instituto"*



## ORDENANZA METROPOLITANA No 0185

*Ecuatoriano de Normalización (INEN) y establecerán medidas que garanticen el acceso de las personas con discapacidad a las unidades de transporte y aseguren su integridad en la utilización de las mismas, sancionando su inobservancia. Se adoptarán las medidas técnicas necesarias que aseguren la adaptación de todas las unidades de los medios de transporte público y comercial que sean libres de barreras y obstáculos y medidas."*

- Que,** a través del Decreto Ejecutivo No. 582, de 18 de febrero de 2015, se expidió el Reglamento del Régimen de Colaboración Público-Privada, en el que se establece que dicha colaboración puede darse en cualquier proyecto relacionado con sectores estratégicos, servicios públicos o cualquier otro servicio de interés general;
- Que,** la Ordenanza Metropolitana No. 194, de 13 de marzo de 2012, establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros e indica su forma de administración y organización;
- Que,** la Ordenanza Metropolitana No. 194, sancionada el 13 de marzo de 2012, establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, el mismo que se encuentra integrado, conforme lo preceptúa el artículo 2 ibídem, entre otros, por los siguientes componentes y/o elementos: "a) *Conjunto de normas administrativas y reglas técnicas expedidas por la autoridad competente en el Distrito Metropolitano de Quito.*"; y, "g) *Los procesos y más instrumentos diseñados para la gestión y control del servicio de transporte público de pasajeros.*";
- Que,** el artículo 4 de la Ordenanza Metropolitana No. 194, en su numeral 3, establece que el Administrador del Sistema expedirá los instrumentos de planificación y técnicos que, entre otros aspectos, permitan la incorporación de herramientas tecnológicas de recaudo; esto en concordancia con lo previsto en el literal f) del artículo 14 ibídem, que entre las competencias de la Secretaría de Movilidad, en calidad de Administradora del Sistema, prevé el "planificar y administrar los aspectos financieros del Sistema Metropolitano del Transporte Público de Pasajeros, en particular, los mecanismos de recaudación, la caja común, el pago y/o distribución de ingresos en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, Subsistemas de Transporte y/o sus componentes."
- Que,** la disposición Transitoria Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 194 ibídem, indica que: "Mientras se determina e incorpora a la estructura orgánica del Distrito Metropolitano de Quito al Administrador o Administradora del Sistema, la Secretaría de *CP*



ORDENANZA METROPOLITANA No. **0185**

*Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito ejercerá estas funciones, a través de sus órganos o entidades que le estuvieran adscritas.”;*

**Que,** la Disposición Transitoria Tercera de la Ordenanza Metropolitana No. 194 indica: *“Las Operadoras de Transporte arbitrarán las medidas que sean necesarias para organizar el mecanismo de caja común y cámara de compensación en el plazo previsto en el ordenamiento jurídico nacional, en coordinación con el Administrador o Administradora del Sistema y de conformidad con sus instrumentos de planificación. Para el efecto, la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito estructurará, de manera inmediata, el modelo de caja común y cámara de compensación.”;*

**Que,** el 26 de abril del 2012 el Consejo Nacional de Competencias emite por disposición constitucional la Resolución No. 006-CNC-2012 por la cual se resuelve que la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, son transferidos a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitano y municipales del país;

**Que,** la mencionada Resolución en su artículo 14 señala que las facultades y atribuciones de rectoría local, planificación local, regulación, local, control local y gestión, para mejorar la movilidad en las respectivas circunscripciones de los gobiernos autónomos descentralizados para mejorar la movilidad serán bajo el principio de unidad nacional;

**Que,** el Consejo Nacional de Competencias, mediante Resolución No. 003-CNC-2014 Aclaratoria de la Resolución No. 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,** mediante Resolución No. 002-DIR-2014-ANT, el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito expidió el Instructivo para el Control y Evaluación del Sistema de Caja Común en las Operadoras de Transporte Público Terrestre;



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

**Que,** mediante Resolución No. 003-DIR-2014-ANT, el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito expidió *"Reglamento de Sistemas Tecnológicos de Recaudo para Transporte Público Intracantonal"*; y,

**Que,** la implementación de sistemas inteligentes de transporte es fundamental para facilitar y acelerar la construcción de sistemas de transporte integrales y homogéneos, particularmente los sistemas de cobro de tarifa que faciliten el ingreso de los Pasajeros, disminuyen el tiempo de acceso de los Usuarios, posibiliten la reducción de la evasión y fraude y entreguen información confiable y oportuna sobre el comportamiento de la demanda.

**En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 266 de la Constitución de la República del Ecuador, en concordancia con el último inciso del artículo 264 del mismo cuerpo legal; el artículo 8, numeral 1 y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 57, literal a), 87, literal a), 282 y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.**

**EXPIDE LA SIGUIENTE:**

### **ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE, EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

#### **CAPÍTULO I**

#### **OBJETO, COMPETENCIA Y DEFINICIONES**

**Artículo 1.- Objeto.-** La presente Ordenanza Metropolitana 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



## ORDENANZA METROPOLITANA No.0185

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.

**Artículo 2.- Ámbito de aplicación.-** Las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza Metropolitana 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.

**Artículo 3.- 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 Ordenanza, 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.

**Artículo 4.- Sujeción.-** Se sujetarán obligatoriamente a las disposiciones de la presente Ordenanza, 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.

**Artículo 5.- Definiciones:** Para la aplicación de las disposiciones contenidas en esta Ordenanza, se tendrán en cuenta las siguientes abreviaturas y definiciones:

1. **DMQ:** Distrito Metropolitano de Quito
2. **Administrador del Sistema:** Órgano u organismo responsable de la administración del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito. Hasta que se determine



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

e incorpore este órgano u organismo, la Secretaría responsable de la movilidad asumirá esta responsabilidad.

3. **EPMMP:** Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.
4. **EPMTQ (o EPQ):** Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.
5. **SAE:** Sistema de Ayuda a la Explotación.
6. **SIR:** Sistema Integrado de Recaudo
7. **SIU:** Sistema de Información al Usuario
8. **SAG :** Sistema de Administración Global
9. **SCR:** Sistema Central de Recaudo
10. **Caja común:** Sistema de gestión centralizada, único para la administración y operación de una flota de unidades que prestan el servicio de transporte público de pasajeros en un determinado sector del Distrito Metropolitano de Quito
11. **Medio de pago:** Elemento por el cual el Pasajero realiza la validación de la tarifa, previo al uso del servicio de transporte público de pasajeros. Se considerará como boleto electrónico único y de uso universal en todo el sistema de transporte del DMQ.
12. **Operadora de transporte:** Persona jurídica que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento y las ordenanzas metropolitanas vigentes, ha obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros, con sujeción a los índices operacionales dispuestos para el servicio.
13. **Pasajero o Usuario:** Persona que utiliza un medio de transporte terrestre público para movilizarse de un lugar a otro, para cuyo efecto deberá cancelar el valor establecido como tarifa o valor del boleto de viaje o ticket. Los usuarios y usuarias del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros gozarán de todos los derechos y garantías establecidas en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, por cuanto son estos los principales beneficiarios de la implementación del Sistema.





## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

14. **Sistema Metropolitano de Transporte Público de Transporte de Pasajeros:** Es el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y proveer a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad, dentro de su territorio.
15. **Sistema Inteligente de Transporte:** Herramientas tecnológicas diseñadas para mejorar la movilidad, el principal componente que forma parte del mismo es el SIR, SAE y SIU.
16. **Autoridad Delegante:** Municipio del DMQ, representado por la Secretaría responsable de la movilidad o su delegado.
17. **Delegatario:** Persona jurídica que a través del Contrato de Delegación, es la responsable de la operación y gestión de los sistemas inteligentes de transporte
18. **Política Tarifaria:** Conjunto de reglas bajo las cuales se determina el valor a pagar por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.
19. **Participantes del Sistema:** Los órganos y entidades del Distrito Metropolitano de Quito con facultades de rectoría, planificación, regulación, control y gestión del servicio de transporte público de pasajeros; las personas naturales o jurídicas de derecho privado integradas a la gestión del servicio de transporte público, en virtud de un título habilitante o contrato; los titulares de los vehículos afectos al servicio de transporte público de pasajeros; y, todos aquellos que en el futuro se vinculen al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con similares propósitos y rol.
20. **Operador de Red de Recarga.-** Personas autorizadas por el delegatario que tiene la responsabilidad sobre los puntos donde se pueden realizar recargas y/o venta de los medios de pago.

### CAPÍTULO II

#### DE LOS SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE

**Artículo 6.- De los Sistemas Inteligentes de Transporte.-** Constituyen sistemas inteligentes de transporte las herramientas tecnológicas de control, información, *Caf*



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

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 la presente Ordenanza 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.

**Artículo 7.- Objetivos.-** La implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte se sujetará al cumplimiento de los siguientes objetivos:

1. Garantizar la eficiencia en la operación de recaudo y la seguridad del dinero recaudado del cobro de la tarifa a los Usuarios, que se realizará por medio de terminales en estación o a bordo dentro del sistema de transporte, permitiendo un control total de estos ingresos.
2. Maximizar la velocidad de embarque de Pasajeros a bordo de las unidades, con la implementación de un medio de pago electrónico como único mecanismo para el pago de la tarifa por la prestación del servicio de transporte público.
3. Mejorar la calidad del servicio y de atención a los Usuarios, poniendo a disposición de éstos módulos de atención dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, con ubicación y número suficiente para realizar sus trámites o aclarar cualquier duda a los Usuarios.
4. Optimizar la distribución de las unidades destinadas a la prestación del servicio, de acuerdo a las estadísticas recolectadas, poniendo a disposición de los Operadores de Transporte información precisa de los aforos por día, hora, minutos y rutas.

*GAJ*



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

5. Integrar los elementos y componentes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, generando condiciones atractivas a los Usuarios, incentivando el uso del transporte público en la zona metropolitana y desincentivando el uso del vehículo particular.
6. Mejorar la organización y administración de los participantes del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, con la implementación total del esquema de Caja Común.

**Artículo 8.- 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 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.

**Artículo 9.- Actores.**- El diseño, implementación y operación del SIR comprende los procesos que lo soportan, una plataforma tecnológica y la participación activa de varios actores, entre otros, cuyo papel y responsabilidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, se define a continuación:

- a. La Secretaría a cargo de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, responsable de la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, así como de la evaluación del cumplimiento de esas políticas y de la normativa correspondiente.
- b. El Administrador del Sistema, responsable de la formulación y expedición de las reglas de carácter técnico y operativo, los instrumentos de planificación operativa aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, así como de su seguimiento y evaluación.
- c. La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMPQ) o EPQ (Empresa de Pasajeros de Quito) o quien haga sus veces



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

como operador de los servicios municipales de transporte público de pasajeros en superficie y que forman parte del- Subsistema Metrobus-Q.

- d. La Empresa Pública Metropolitana del Metro de Quito (EPMMQ), responsable de administrar y gestionar la construcción y operación del Metro de Quito.
- e. La entidad u operador responsable de administrar y gestionar la construcción y operación del Subsistema de Transporte Público de Pasajeros, Quito Cables.
- f. Los Operadores de Transporte responsables de la operación del Subsistema de Transporte Convencional, a través de los Contratos de Operación y habilitaciones operacionales emitidas por la Secretaría responsable de la Movilidad.
- g. El o los delegatarios 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 la Autoridad delegante.
- i. Los Usuarios del servicio de transporte público.

**Artículo 10.- Componentes del SIR:** El Sistema Integrado de Recaudo deberá guardar concordancia con el esquema general constante en la presente Ordenanza Metropolitana y cumplirá con el flujo de proceso que la Secretaría responsable de la Movilidad determine en las condiciones de diseño y funcionamiento. El SIR deberá contar con un equipamiento mínimo que permita la administración global del sistema de recaudo instalado en las Operadoras de Transporte, compuesto al menos de:

- a. **Medio de pago de la tarifa:** Pueden ser la tarjeta sin contacto para los usuarios frecuentes del Sistema o boletos para usuarios ocasionales o visitantes, sin perjuicio de tecnología similar o superior que pueda determinarse para el mismo fin.
- b. **Equipos de validación, validadores o terminales:** Equipos que serán instalados en el sistema de transporte para el control en el ingreso de Pasajeros y el cobro de la tarifa, en los puntos que para el efecto determine la Secretaría responsable de la Movilidad.
- c. **Puntos de recarga y atención:** Red de puntos con máquinas para la emisión del medio de pago definido u otro sistema similar o superior, recargas, 



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

credencialización y atención al Usuario, debidamente determinados por la Autoridad.

- d. **Medios de comunicación y concentración:** Herramientas que permiten el intercambio de datos con los sistemas centrales de recaudo, tales como los parámetros enviados desde el sistema central a un terminal, actividades y alarmas enviadas desde el terminal hacia el sistema central.
- e. **Sistema Central de Recaudo (SCR):** Herramienta tecnológica que permite la administración de los equipos terminales, del medio de pago de la tarifa y la emisión de informes para el operador. El sistema central de recaudo de cada operador, de así haberlo, deberá intercambiar información con el sistema de administración global (SAG) o maestro, permitiendo la compensación entre operadores, la gestión de la seguridad de la información y la gestión de las tarifas a aplicar dentro del SIR.
- f. **Sistema de Administración Global (SAG):** Es el Sistema maestro que en relación con los sistemas centrales de recaudo de los operadores, define los parámetros comunes de los diferentes sistemas, y recupera los datos necesarios para la realización de la compensación financiera de los diferentes operadores, de acuerdo a los parámetros definidos. El Sistema de Administración Global, que incluye el diseño conceptual y operacional de todo el sistema, los equipos tecnológicos y el diseño de su arquitectura, los aplicativos informáticos, los protocolos y canales de comunicación y el módulo de compensación, será de propiedad y operado por el Administrador del Sistema.

Lo indicado no representa limitación alguna para la implementación de componentes distintos y/o de tecnología superior, que permitan cumplir con los objetivos del SIR.

**Artículo 11.- 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



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

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.

**Artículo 12.- Accesibilidad a los medios de pago.-** Los Operadores del Sistema de Transporte Público de Pasajeros garantizarán el acceso a los medios de pago establecidos a todos los usuarios frecuentes, así como aquellos usuarios transeúntes dentro del Sistema; para el efecto se establecerán las herramientas tecnológicas necesarias que permita al Operador de los sistemas inteligentes de transporte cumplir este fin.

**Artículo 13.- De las estaciones y paradas.-** Las estaciones y paradas para el embarque y desembarque de los pasajeros del Sistema de Transporte Público del DMQ, estarán equipadas de terminales con dispositivos que permitan un control de acceso y salida del sistema de transporte, validadores y seguridades definidas por la Autoridad, que tendrán un diseño tal que facilite su mantenimiento y minimice los tiempos de intervención para intercambio de módulos.

Se instalarán dispositivos de entrada que controlarán el acceso a las estaciones y paradas, mediante la presentación del medio de pago de la tarifa definido, que será validado permitiendo el paso a través de dicho mecanismo, cuyas especificaciones serán determinadas acorde a las dimensiones de los espacios disponibles en cada una de las paradas o estaciones, bajo el cumplimiento de las normas y reglas técnicas vigentes.

El equipo podrá ser programado para permitir la salida libre de los Usuarios o impedirla en los casos que se requiera, incluirá además un contador de pasajes, mecánico y electrónico, cuyos datos estarán insertados en las actividades del sistema.

**Artículo 14.- Acceso a Usuarios con discapacidad.-** Para el acceso a grupos de atención prioritaria y/o personas con discapacidad, en las estaciones y paradas en las que debido a su tamaño no se pueda instalar una garita o compuerta para un ingreso exclusivo, se implementarán compuertas motorizadas que permitirán el acceso controlado a través de la validación de los medios de pago correspondientes, que estarán integradas por el sistema de entrada y asociada al perfil del Usuario.



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

El diseño de las compuertas será definido por la Autoridad, que dispondrá de su propio validador de fácil acceso y que permita además la validación desde una silla de ruedas; a bordo de las unidades, la Autoridad arbitrará las medidas necesarias para garantizar el acceso de los Usuarios de movilidad a los grupos de atención prioritaria y personas con discapacidad de conformidad a las disposiciones legales vigentes en la materia.

**Artículo 15.- Equipos de validación.-** En las estaciones y paradas se instalarán equipos de validación que procesarán el pago de la tarifa que efectúen los Usuarios del servicio en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con el medio de pago de la tarifa definido, con el fin de garantizar el acceso al servicio, mediante el cobro del monto correspondiente a su perfil tarifario o la validación de su título de transporte.

El validador será integrado en la misma infraestructura del dispositivo de control de acceso especial de Pasajeros, además intercambiará los datos necesarios con el sistema central de recaudo, bajo las condiciones, componentes y características definidos por la Autoridad. Su diseño y fabricación tendrá en cuenta tanto los aspectos de seguridad, de ergonomía, anti-vandalismo y arquitectura material modular para facilitar el mantenimiento.

**Artículo 16.- 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 que se hayan estipulado en el Contrato de Delegación.

**Artículo 17.- Puntos de atención.-** El Sistema deberá contar con equipos de atención al Usuario, que permitan ofrecer un mejor nivel de calidad en la prestación del servicio, proporcionando información respecto a rutas, frecuencias, horarios, reposición del medio de pago, ventas, recargas y demás actividades inherentes; además deberá contar con un equipo de credencialización para emita el medio de pago definido u otro sistema similar o superior de acuerdo a los perfiles definidos por la Autoridad.



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

**Artículo 18.- Equipos de comunicación.-** Los medios de comunicación a ser instalados en el SIR, deberán intercambiar la información entre el sistema central de recaudo y los terminales en ambos sentidos, usando la infraestructura existente o la que deberá instalarse.

**Artículo 19.- Del Sistema de Administración Global (SAG).-** El Sistema de Administración Global (SAG), es la herramienta tecnológica que gestionará la información generada por los equipos terminales, bajo las siguientes características:

1. Los parámetros globales compartidos con todos los equipos terminales que aceptan el medio de pago definido, son los diferentes perfiles de Usuarios aceptados, los títulos de transporte o estructura tarifaria que se debe considerar y las diferentes listas negras de soportes por invalidar. La periodicidad de intercambio será establecida por la Autoridad.
2. Contará con el módulo de compensación que determine la distribución de ingresos de cada una de los prestadores de servicio, de forma equitativa acorde a las condiciones de operación. Analizará además las transacciones realizadas con el medio de pago definido, en recarga y validación, con el fin de llevar a cabo las conciliaciones con el dinero depositado en la cuenta concentradora, procesar los datos y definir la compensación de cada Operador de Transporte de acuerdo al esquema definido por la Autoridad.
3. Contará con el módulo de detección de fraude que detectará las anomalías en el SIR y reportará a los administradores, analizará las diferentes transacciones sobre cada soporte y, entre otras acciones, verificará la coherencia de flujo de recarga y cobro del medio de pago definido, verificación de firmas criptográficas, alertas, entre otras.
4. Generará informes provenientes de la base de datos que pondrá a disposición de la Autoridad para fines de supervisión del sistema.
5. Incluirá un sistema de gestión de la seguridad transaccional por medio de un servidor que gestionará todos los módulos de recarga o credencialización, deberá monitorear el número de transacciones hechas en cada equipo respecto a la venta o la recarga del medio de pago de la tarifa.

Los elementos que integran el Sistema de Administración Global son de propiedad municipal y su gestión corresponde al Administrador del Sistema. *Lu*



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

**Artículo 20.- Del Sistema Central de Recaudo (SCR).**- El Sistema Central de Recaudo - SCR, es la red de recaudo de las Operadoras de Transporte, programado para recibir y permitir procesar información de todos los equipos que componen el sistema y la interacción entre ellos, con las siguientes funcionalidades:

1. Consultar y administrar la información proveniente de los equipos terminales, comunicar hacia ellos de manera bidireccional y configurar reportes a partir de la base de datos.
2. Almacenar la información conforme las disposiciones técnicas emanadas desde la Autoridad. La información reciente será detallada y la más antigua se deberá consolidar para asegurar el almacenamiento máximo de información.
3. Gestionar y administrar todos los componentes locales del sistema de prepago, en relación con el Sistema de Administración Global.
4. Enviar los datos referentes a validaciones, ventas y recargas del medio de pago de la tarifa, en bases de datos distintas en el mismo servidor de manera automática y al menos una vez al día.
5. Intercambiar la información de los equipos con los sistemas centrales de recaudo en forma encriptada.
6. Definir los parámetros locales a través de una interfaz amigable y distribuir automáticamente la información en todos los niveles del sistema, así como, monitorear la totalidad de los equipos y generar alarmas en caso de cualquier desfase.
7. Operar dentro del SIR, un sistema interoperable y multi-operador.
8. Manejar varios perfiles de Usuarios diferentes, cada uno con permisos particulares y acceso a la base, que estará protegido con el uso de identificación y contraseña para restringir el acceso a los datos. Se deberá mantener un registro actualizado de los responsables y usuarios del sistema.

La configuración material del sistema central de recaudo será definida por la Autoridad, quien establecerá una separación de funcionalidades y sistema de información, con redundancia para un óptimo funcionamiento.

**Artículo 21.- Interfaz con los sistemas y equipos.**- El sistema central de recaudo deberá disponer además de los aplicativos necesarios para la operación del sistema, tales como:

- a. Administrar los parámetros de los equipos.
- b. Inicializar equipos nuevos y actualizar a los demás.



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

- c. Recopilar los datos de actividad (validaciones, venta, etc.)
- d. Explotar los datos recibidos con informes precisos.
- e. Administrar la base de datos de los Usuarios.
- f. Asegurar la disponibilidad de la información.
- g. Evitar el fraude y la evasión del pago de tarifa.
- h. Monitorear a los equipos en tiempo real.
- i. Apoyar al mantenimiento de cada equipo.
- j. Intercambiar información con el Sistema de Administración Global.

**Artículo 22.- Del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE).**- El Sistema de Ayuda a la explotación (SAE), realiza la gestión integral del servicio de transporte público de pasajeros, basado en módulos de planificación, herramientas de programación operacional y sistemas para control de la operación, con tecnologías de localización (GPS) y/o sistemas de información geográfica (GIS), o aquellas que la Autoridad determine, con los siguientes objetivos:

- a. Mejorar y optimizar la regularidad del servicio de transporte público;
- b. Generar información en tiempo real para que la misma sea puesta en conocimiento de los Usuarios mediante el Sistema de Información al Usuario (SIU);
- c. Reducción de costes asociados;
- d. Control de los sistemas de pago;
- e. Conocimiento real de la demanda;
- f. Comunicación en línea con la flota; y,
- g. Generación de informes e indicadores de gestión de la operación del sistema de transporte público, en coordinación con el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en ejercicio de sus competencias.

El Sistema de Ayuda a la Explotación deberá ser administrado y controlado por la Autoridad y servirá como herramienta de planificación del Sistema de Transporte Público de Pasajeros en los subsistemas existentes. Los operadores, de ser el caso, tendrán espejos de esta información, relacionada con las rutas o servicios que operan, proporcionando la ubicación en tiempo real de las unidades en la prestación del servicio, kilómetros recorridos y demás funcionalidades determinadas por el Administrador del Sistema. El



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

Sistema de Ayuda a la Explotación deberá ser administrado y controlado por la Autoridad y servirá como herramienta de planificación, control y evaluación de la Red de Transporte Público en los subsistemas existentes.

**Artículo 23.- Del Sistema de Información al Usuario (SIU).**- El SIU es la herramienta tecnológica que tiene como fin brindar una oportuna, confiable y adecuada información a los Usuarios del transporte público, adaptado a las políticas de movilidad formuladas y adoptadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ); éste proporciona la información en tiempo real al Usuario sobre la operación de servicio de transporte público de pasajeros, basada en los reportes generados por el (SAE), generando información relacionada a los tiempos de espera en paradas y estaciones, avisos de interés, incidencias en la operación, retrasos de las unidades, etc., mediante texto y audio en buses, paradas, estaciones, sitios de internet, teléfonos celulares, etc.

El SIU deberá ser administrado y controlado bajo los lineamientos emanados por la Autoridad y tendrá las siguientes funcionalidades:

- a. Difusión eficiente de los cambios en el sistema (Políticas tarifarias, incidentes, nuevos servicios, nuevas rutas, etc.)
- b. Comunicación directa entre los terminales de datos y el Centro de Compensación.
- c. Implantación de un entorno de comunicaciones para que la información sea fiable, flexible, segura y simple.
- d. Consolidar la base de información de la operación del servicio de transporte, para mejorar la atención al Usuario.
- e. Promover mediante los mecanismos de difusión, campañas de concientización hacia una cultura de respeto y seguridad para el uso adecuado de instalaciones, equipos y convivencia armónica en el Sistema de Transporte Público de Pasajeros.

**Artículo 24.- Obras auxiliares.**- Se considerarán incluidas dentro de la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, todas las actividades de diseño, suministro, instalación, configuración, pruebas, puesta a punto, operación, mantenimiento y actualización, de todos los elementos e instalaciones, así como todos los gastos inherentes a inspecciones, autorizaciones y permisos de carácter obligatorio que sean precisos realizar y aquellas actividades de cualquier tipo, necesarios para su entrega en condiciones de funcionamiento satisfactorio.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

CAPITULO III

DE LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS

**Artículo 25.- Implementación e instalación.-** La Autoridad será la responsable de garantizar la instalación e implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, bajo el régimen de delegación previsto en la presente ordenanza y el cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por la Secretaría responsable de la Movilidad.

**Artículo 26.- Distribución de recursos.-** El mecanismo de distribución de los recursos recaudados a través del Sistema Integrado de Recaudo deberá ejecutarse de forma simple y transparente entre los participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros. Los ingresos por concepto de tarifa recaudada serán orientados a la Caja Común del sistema, estos rubros provendrán de la recarga del medio de pago de la tarifa que se efectúe a través de los puntos autorizados, módulos de atención o máquinas automáticas. La operación del módulo de compensación, que es el componente del Sistema de Administración Global empleado para la distribución de los recursos, será responsabilidad indelegable del Administrador del Sistema.

El reparto a los participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, incluyendo al Delegatario, se efectuará en función del mecanismo que determine la Secretaría responsable la Movilidad, sobre la base de los servicios efectivamente prestados por parte de los Operadores de Transporte.

CAPÍTULO IV

DE LA DELEGACIÓN

**Artículo 27.- De la delegación y sus modalidades.-** Para la operación eficiente de los Sistemas Inteligentes de Transporte, se autoriza y regula la delegación de 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 del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito a través de las figuras de delegación contempladas en la Ley, con excepción del Sistema de Administración Global y la emisión y el control de la distribución de los medios de pago. A través de la delegación se autoriza la recaudación de los valores que por concepto de tarifa provengan de la prestación del servicio de



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito, autorizando al Delegatario la implementación de infraestructura a cambio de una rentabilidad de su inversión de conformidad a las condiciones previstas en este capítulo y en el Contrato de Delegación que se suscriba para el efecto.

El servicio objeto de la delegación se regirá por los principios de legalidad, obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad.

**Artículo 28.- De las competencias y autorización.-** El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es la entidad delegante en función de la titularidad de la competencia de planificar y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el DMQ y la incorporación de los Sistemas Inteligentes de Transporte del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, objeto de la delegación, conservando todos sus derechos y obligaciones inherentes a tal calidad.

La Autoridad Metropolitana o su delegado, representada por la Secretaría responsable de Movilidad, tendrá competencia para adoptar todas las resoluciones y disposiciones necesarias para llevar adelante el procedimiento de delegación objeto de la autorización contenida en esta Ordenanza y bajo las disposiciones aquí contempladas.

Se autoriza al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Secretaría responsable la Movilidad, para que inicie el procedimiento de delegación mediante concurso público que comprenda diseñar, proveer, instalar, operar, mantener y actualizar los Sistemas Inteligentes de Transporte, en los subsistemas que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, en las fases que así determine la entidad delegante y de conformidad con la normativa vigente.

**Artículo 29.-Contraprestación de la delegación.-** La contraprestación económica a favor del Delegatario corresponderá a un porcentaje del valor de la tarifa recaudada por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de las métricas de calidad del servicio y en función de la disponibilidad del mismo, conforme lo convenido en el Contrato de Delegación, cobro autorizado para efectos de la implementación y operación de los Sistemas Inteligentes de Transporte en todo el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito.



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

Para garantizar los intereses de la ciudad, el riesgo de la inversión para la implementación de la infraestructura necesaria, así como el riesgo de la demanda, le corresponden al delegatario.

La fórmula de equilibrio económico-financiero del Contrato de Delegación, se sujetará a las condiciones establecidas en el mismo y cualquier modificación a la misma deberá ser acordada por las partes contractuales del Contrato de Delegación.

**Artículo 30.- Actores de la delegación.-** Para el ejercicio de la delegación se observarán los siguientes roles:

- 1. Autoridad Delegante:** Secretaría responsable de la Movilidad, competente en la definición de la modalidad de delegación, emisión de actos administrativos, establece las especificaciones de diseño, implementación y condiciones de operación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, revisa el cumplimiento de los estándares de calidad de los equipos, el manejo del recaudo y supervisa los niveles de servicio de las Operadoras de Transporte, recepta las iniciativas y establece el control y fiscalización de la operación durante la Delegación.
- 2. Oferente:** Persona jurídica de derecho público o privado, nacional o extranjera, que participe en el proceso de delegación y que presente a la administración la propuesta para la ejecución del proyecto.
- 3. Delegatario:** Se encargará del diseño definitivo, provisión, instalación, operación tecnológica de los Sistemas Inteligentes de Transporte y su mantenimiento, cumpliendo con lo establecido en el Contrato de Delegación y en la normativa municipal.
- 4. Operadora de transporte:** Participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, que permitirán la instalación en sus unidades de transporte de los equipos que conformen los Sistemas Inteligentes de Transporte, los conserven en buen estado y controlen la evasión de los Usuarios dentro de las unidades de transporte. Además, realiza la operación de sus servicios cumpliendo y mejorando las especificaciones establecidas en la programación de las operaciones y sus estándares de calidad de servicio. Tendrá a su cargo, costo y responsabilidad la adecuación de sus vehículos (incluyendo adecuaciones mecánicas, eléctricas, carrocería, refuerzos, entre otras que sean requeridas para el correcto funcionamiento de los equipos que conformen el Sistema Inteligente de



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

Transporte) que permitan la instalación de los equipos a bordo, así como el mantenimiento de los equipos instalados en buen estado.

**Artículo 31.- De las inversiones.-** El Delegatario asumirá, total o parcialmente, según corresponda, las inversiones, costos y gastos que resulten de proveer, instalar, operar, mantener y actualizar los Sistemas Inteligentes de Transporte instalados en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ.

Los procedimientos de diseño e instalación de los Sistemas Inteligentes de Transporte en las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de Pasajeros del DMQ, observarán los más altos estándares de calidad y seguridad, para lo cual se sujetarán a las métricas de calidad de servicio determinadas por la Secretaría responsable de la Movilidad y otras que hayan sido estipuladas en el Contrato de Delegación.

**Artículo 32.- Transferencia de dominio.-** Todos los diseños, sistemas y bienes afectos al servicio público objeto de la delegación y que integran los Sistemas Inteligentes de Transporte a ser instalados en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros por el Delegatario, serán transferidos a título gratuito a favor de la concedente al final del Contrato de Delegación, mismos que estarán en condiciones adecuadas de funcionamiento en cumplimiento de los estándares de calidad exigidos hasta el final del plazo del contrato y con licencias vigentes para el uso del software de al menos 3 años, contados desde la terminación del contrato.

**Artículo 33.- Del concurso público.-** La delegación se adjudicará a través de un concurso público competitivo de ofertas, cuyas condiciones previas será la experiencia en temas afines a los Sistemas Inteligentes de Transporte.

El proceso del concurso público competitivo de ofertas abarcará, entre otras, las siguientes etapas:

- a. Preparación y aprobación de los pliegos de la delegación;
- b. Publicación de la convocatoria;
- c. Aclaración a los pliegos para la delegación;
- d. Recepción de ofertas;
- e. Estudio y evaluación de ofertas;
- f. Resolución sobre el concurso; y,



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

### g. Suscripción del contrato.

Los pliegos para la delegación serán elaboradas por la Secretaría responsable la Movilidad y con la aprobación del Alcalde Metropolitano o su delegado.

El Alcalde o su delegado conformarán una Comisión Técnica, integrada al menos, por el Secretario de Movilidad, y un representante de los siguientes Subsistemas: Inteligente Subsistema Metrobús-Q, Metro de Quito y Quito Cables.

La Comisión Técnica será responsable de la recepción, apertura, evaluación y habilitación de las ofertas técnicas, así como de realizar las aclaraciones y responder a las preguntas a los Oferentes. La Comisión Técnica, conforme los pliegos de la delegación, evaluará las ofertas económicas y recomendará su adjudicación o la declaratoria de desierto del procedimiento a cargo del Alcalde Metropolitano o su delegado.

La Comisión Técnica responderá, por escrito, a las preguntas e inquietudes que formulen los Oferentes, dentro de los tiempos establecidos en los pliegos para la delegación. Las respuestas se pondrán en conocimiento de todos los Oferentes, en la misma fecha.

La Comisión Técnica procederá a realizar la convocatoria por prensa en dos diarios de amplia circulación nacional por tres días distintos. La convocatoria contendrá al menos:

- a. La descripción general del servicio materia del concurso;
- b. Las indicaciones del lugar, fecha y horarios en que los interesados podrán adquirir los pliegos para la delegación;
- c. La fecha, hora y lugar de celebración del acto de presentación de las ofertas y apertura de la oferta técnica;
- d. La fecha, hora y lugar de celebración de apertura de la oferta económica;
- e. La fecha, hora y lugar para la comunicación de resultados.

Los pliegos para la delegación deberán ponerse a disposición de las personas naturales o jurídicas con experiencia en la fabricación, implementación y/u operación de Sistemas Inteligentes de Transporte, que haya ofrecido en contratos similares en al menos la misma cantidad de unidades que se pretenda instalar e interesadas en participar en el proceso a partir del día hábil siguiente al de la primera publicación de la convocatoria y hasta siete días hábiles posteriores a la última publicación. Sin perjuicio de su publicación en el sitio electrónico del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

La presentación de las ofertas técnica y económica deberá hacerse en dos sobres distintos, cerrados y sellados, debidamente foliados y rubricadas sus hojas por el o los representantes legales de cada uno de los participantes; su entrega se hará en la fecha, hora, lugar y forma establecidos para tal efecto en las pliegos para la delegación y se redactarán en idioma español. Los pliegos de la delegación podrán contemplar la presentación de sobres adicionales para verificar requisitos de admisibilidad.

La Comisión Técnica podrá solicitar de los Oferentes las aclaraciones que estime convenientes. Las ofertas no podrán ser modificadas ni se podrá agregar documentos bajo ningún concepto.

Con el informe presentado por la Comisión Técnica, la Secretaría responsable la Movilidad dará a conocer el resultado a todos los Oferentes y procederá a convocar a la audiencia pública para la apertura de los sobres que contengan las ofertas económicas, solamente de aquellos participantes cuyas ofertas técnicas calificaron.

Los Oferentes cuyas ofertas no calificaron, podrán retirar el sobre recibido formalmente y que contiene la propuesta económica, sin ser abierto.

El análisis comparativo de la oferta económica será realizado por la Comisión Técnica, quienes en el ámbito de sus respectivas competencias presentarán un informe respecto de cada oferta al Alcalde Metropolitano.

**Artículo 34.- De la adjudicación.-** El Secretario de Movilidad otorgará el acto administrativo de delegación, el cual será documento habilitante para la suscripción del Contrato de Delegación. Ninguno de los Oferentes podrá reclamar indemnización alguna por los términos de la resolución.

Notificada al Oferente adjudicado la resolución de adjudicación y con su recibido, se remitirá todo el expediente a la Procuraduría Metropolitana para la preparación de la minuta correspondiente, el mismo que se elevará a escritura pública con la firma del señor Alcalde Metropolitano o su delegado.

**Artículo 35.- Del Contrato de delegación:** Con la finalidad de garantizar la continuidad en la implementación y operación de los Sistemas Inteligentes, el Contrato de Delegación establecerá la obligación del Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de poner en conocimiento del Concejo las acciones a ser adoptadas frente a una posible interrupción del servicio.





## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

### CAPÍTULO V

#### DEL CONTROL, EVALUACIÓN Y FISCALIZACIÓN

**Artículo 36.- Control y fiscalización de la delegación.-** La Autoridad delegante ejercerá el control y fiscalización integral en las actividades de diseño, suministro, instalación, configuración, pruebas, puesta a punto, operación, mantenimiento y actualización de todos los elementos que componen los Sistemas Inteligentes de Transporte a cargo del Delegatario.

El incumplimiento de las disposiciones contempladas en el Contrato de Delegación conlleva la aplicación del régimen de sanciones por incumplimiento, garantizando la continuidad del servicio.

**Artículo 37.- 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 y las condiciones previstas en el Contrato de Delegación.

La administración del Contrato de Delegación y la fiscalización de la obra constructiva corresponderá a la Secretaría responsable la Movilidad y las entidades adscritas a las que ésta delegue.

**Artículo 38.- Evasión de la tarifa.-** La evasión del pago de la tarifa con los medios de pago determinados por la Autoridad, su reincidencia y/o la adulteración del dispositivo en los Sistemas Inteligentes de Transporte, dará lugar al desembarque del Pasajero a bordo de la unidad durante la prestación del servicio; de igual forma, se sujetarán a esta disposición quienes utilicen indebidamente el mecanismo de pago electrónico para evadir la tarifa que le corresponda por tipo de Usuario, en las condiciones previstas por la Secretaría responsable de la Movilidad, sin perjuicio de las sanciones aplicables de acuerdo a la normativa metropolitana y nacional vigente.

**Artículo 39.- Disponibilidad de la Información:** Los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ, que sean instalados en los distintos subsistemas de transporte público, deberá contener y desarrollar información acerca de Usuarios, rutas, paradas, aspectos ambientales, Operadores de Transporte, subsidios, horarios e indicadores logísticos,



## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

incidentes, alertas del sistema y la demás información, la misma que deberá encontrarse a disponibilidad de las Autoridades competentes, Administrador del Sistema o su delegado, en el momento que así lo requieran.

### Disposiciones Generales:

**Primera.-** El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es el titular de la información generada por los Sistemas Inteligentes de Transporte, la misma que servirá como herramienta de planificación, control y evaluación de la Red de Transporte Público de Pasajeros en los subsistemas existentes. La Autoridad Metropolitana tendrá acceso libre y directo a la información relacionada a la prestación del servicio por parte de los operadores, kilómetros recorridos y demás funcionalidades de las herramientas tecnológicas determinadas por el presente acto normativo.

**Segunda.-** Encárguese a la Secretaría responsable de la movilidad del DMQ, llevar adelante todas las acciones de coordinación para la comunicación y promoción de los Sistemas Inteligentes de Transporte hacia los Usuarios del servicio y participantes del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros. Se establecerá en el Contrato de Delegación la obligación de proveer de todas las facilidades logísticas y tecnológicas para que la campaña de difusión de los sistemas sea masiva y efectiva.

La Secretaría responsable de la movilidad, en coordinación con la Secretaría responsable de la comunicación, emitirán las políticas necesarias para llevar adelante todas las acciones de coordinación para la comunicación y promoción de los Sistemas Inteligentes de Transporte hacia los usuarios del servicio y participantes del Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros.

**Tercera.-** Encárguese a la Secretaría responsable la Movilidad la determinación de las condiciones técnicas, características de infraestructura y arquitectura de los equipos y elementos que conforman los Sistemas Inteligentes de Transporte en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, además de las fases de implementación y operación de los mismos, que deberán ser informados al Alcalde Metropolitano para su debido seguimiento.

**Cuarta.-** Se sujetarán obligatoriamente a las disposiciones de la presente ordenanza, los operadores de los Subsistemas de transporte público que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.



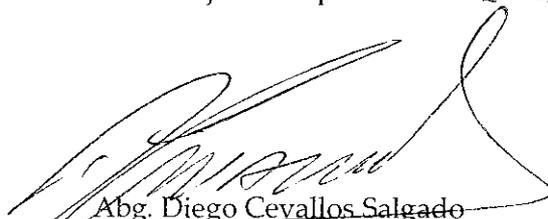
## ORDENANZA METROPOLITANA No. 0185

**Quinta:** Para los efectos de la Delegación que se autoriza por el presente acto legislativo, encárguese a la Secretaría responsable de la Movilidad su ejecución

**Disposición Transitoria Única.-** En el plazo de 90 días, contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad deberá presentar para conocimiento del Concejo Metropolitano un estudio financiero detallado y específico que contenga un análisis de varias alternativas de porcentajes de inversión municipal y privada, otros mecanismos que permitan la aplicación del sistema, incluyendo el impacto en la tarifa de cada alternativa; y, los mecanismos de recuperación de la inversión privada, de ser el caso. Así mismo, la Secretaría de Movilidad conjuntamente con la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, en el plazo antes referido, deberán presentar al Concejo un estudio sobre el impacto laboral que tendría la implementación del Sistema Integrado de Recaudo en la referida empresa pública y en las operadoras privadas, así como los mecanismos propuestos para solucionar la parte correspondiente al Municipio.

**Disposición Final.-** La presente Ordenanza Metropolitana entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y dominio web de la Municipalidad.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el 21 de septiembre de 2017.

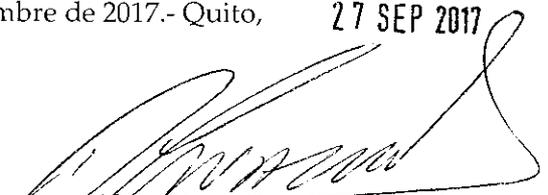


Abg. Diego Cevallos Salgado

**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

### CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de 28 de enero de 2016; y, 21 de septiembre de 2017.- Quito, **27 SEP 2017**



Abg. Diego Cevallos Salgado

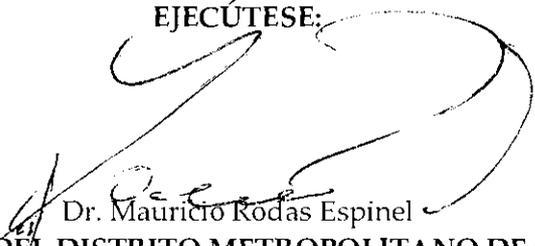
**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**



ORDENANZA METROPOLITANA No. **0185**

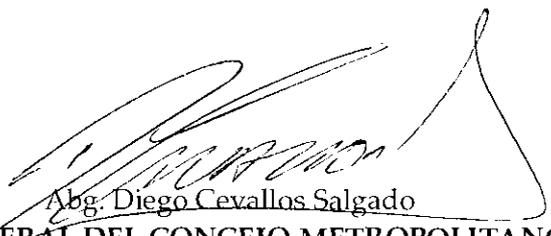
ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito, **29 SEP 2017**

**EJECÚTESE:**

  
Dr. Mauricio Rodas Espinel

**ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**CERTIFICO**, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Mauricio Rodas Espinel,  
Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el **29 SEP 2017**  
.- Distrito Metropolitano de Quito, **29 SEP 2017**

  
Abg. Diego Cevallos Salgado

**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

DSCS