

## CONVENIO APOYO ESTRATÉGICO ENTRE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y LA EMPRESA PÚBLICA METRO DE QUITO

CONVENIO Nro. GADDMQ-SM-2025-001

### COMPARECIENTES:

Comparecen en la celebración del presente Convenio de Cooperación, por una parte, la Secretaría de Movilidad, representada legalmente por el señor PhD. Alex Daniel Pérez Cajilema, de conformidad a la Acción de Personal Nro. 0000009101 de 16 de mayo de 2023, a quien en adelante y para efectos del presente instrumento se denominará **“LA SECRETARÍA”**; y, por otra parte, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, representada legalmente por el Mgs. Juan Carlos Parra Fonseca, en su calidad de Gerente General, a quien para efectos del presente instrumento se denominará como **“EPMQ”**.

Para efectos de este instrumento, los comparecientes podrán denominarse conjuntamente como **“Las partes”** o **“Comparecientes”**, quienes en forma libre y voluntaria convienen celebrar el presente instrumento, al tenor de las siguientes cláusulas:

### CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES. -

#### A) ANTECEDENTES CONSTITUCIONALES Y LEGALES

- 1.1 El artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador, señala: *“Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución”*.
- 1.2 El artículo 227 de la Carta Suprema del Estado ecuatoriano establece: *“La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, transparencia y evaluación”*.
- 1.3 El artículo 264 de la Norma Suprema establece las competencias exclusivas de los gobiernos municipales y de entre ellas, en su numeral 6 señala: *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”; disposición concordante con el artículo 266 ibidem que establece: “Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias”*.
- 1.4 El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD»), en sus artículos 55 literal f); 73; 84 literal q); 85; y, 130 determina como competencia exclusiva de los gobiernos distritales autónomos descentralizados, la planificación, regulación y control del tránsito y transporte terrestre dentro de su territorio.
- 1.5 El artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial («LOTTTSV»), manifiesta: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto*

Página 1 de 16

*en la presente Ley, su Reglamento y las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar (...)*”.

- 1.6** El artículo 30.5 de la («LOTTTSV»), establece las competencias concretas de los GADs metropolitanos, entre las que constan, el cumplir y hacer cumplir la legislación nacional y metropolitana en materia de tránsito; planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros dentro de su jurisdicción territorial.
- 1.7** El artículo 55 de la («LOTTTSV») señala que: *“El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio (...)*”.
- 1.8** El artículo 2893 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, señala: *“El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros constituye 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.*

*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”.*

- 1.9** El artículo 2895 Ibidem, prescribe: *“1. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros es administrado, de manera centralizada, por los órganos y entidades del Distrito Metropolitano de Quito con facultades y competencias en la materia de conformidad con este Título, sin perjuicio de que, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Distrito Metropolitano de Quito emplee la modalidad de gestión delegada a personas jurídicas de derecho privado. 2. El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se organiza en cuatro 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 rapidtransit -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”.*

**1.10** El artículo 2903 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito relacionado con la regulación, señala: “(...) 2. *La expedición de reglas de carácter técnico y operativo del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, los Subsistemas de Transporte Público o sus componentes, es de competencia del 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 (el “Administrador o Administradora del Sistema”)*”.

**1.11** El artículo 2904 Ibidem, respecto a la “Rectoría y planificación”, determina:

- “1. En el marco del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano y en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito, y los restantes Participantes del Sistema, le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros*
- 2. En el marco de las políticas que se hubieren determinado, le corresponde al Administrador del Sistema la formulación y expedición de los instrumentos de planificación operativa aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros”.*

**1.12** El artículo 2905 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito relacionado al Control, determina: “1. Es competencia de la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el orgánico-funcional del Distrito Metropolitano de Quito, la evaluación del cumplimiento de las políticas y normativa, que se hubieren fijado para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, sin perjuicio de su función de supervisión programática de la gestión en materia de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito”.

**1.13** El artículo 2907, señala otras competencias del Administrador del Sistema, entre los cuales se encuentran: “1.- *Sin perjuicio de aquellas previstas en este Título, le corresponde al Administrador o Administradora del Sistema las siguientes competencias: (...) b. Organizar y coordinar, bajo los Principios del Sistema, la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros”.*

**1.14** El artículo 2929, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, codificado por la Ordenanza Metropolitana Nro. 052, sancionada el 28 de marzo de 2023 («Código Municipal»), dice: “*Integración física. - La integración física del transporte público consiste en la articulación que se produce en la infraestructura especializada existente y su entorno inmediato para que los transbordos o transferencias entre los sistemas y subsistemas de transporte público se realicen de manera segura, coordinada, rápida e informada”.*

**1.15** El artículo 2930, del Código Municipal indica: “*Integración tarifaria. - La integración tarifaria consiste en la adopción de una estructura para pagos de 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 a utilizarse en los diferentes subsistemas de transporte deberán ser compatibles y 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. La integración tarifaria del SITP se logrará a través de la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte Público, por parte del Administrador del Sistema, conforme el cronograma establecido”.*

**1.16** El artículo 2931, del Código Municipal señala: “*Integración operacional. - La integración operacional comprende a la interconexión de los diferentes subsistemas de transporte público que deberán gestionarse de manera centralizada en un entorno intermodal”.*

- 1.17** El artículo 2932, del Código Municipal, establece: *“Proceso de integración. - El proceso de integración física, operacional y tarifaria se realizará de manera progresiva, para lo cual, el Administrador del Sistema será el responsable de la elaboración del cronograma de implementación, su actualización y verificará su cumplimiento (...)”*.
- 1.18** El artículo 3144, del Código Municipal, dice: *“De los Sistemas Inteligentes de Transporte. - Constituyen sistemas inteligentes de transporte las herramientas tecnológicas de control, información, evaluación y recaudación del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, tales como, el Sistema Integrado de Recaudo (SIR), el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y el Sistema de Información al Usuario (SIU), que deberán ser implementados en los diferentes subsistemas (...)”*.
- 1.19** El artículo 3146, del Código Municipal, manifiesta: *“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 establecidos por el Administrador del Sistema”*.
- 1.20** El artículo 3148, del Código Municipal, indica: *“Componentes del SIR: El Sistema Integrado de Recaudo deberá guardar concordancia con el esquema general constante en el presente Título y cumplirá con el flujo de proceso que la Secretaría responsable de la Movilidad determine en las condiciones de diseño y funcionamiento. 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, 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”.*

**1.21** El artículo 3149, del Código Municipal, establece: *“De los medios de pago. - El SIR deberá integrar elementos de interoperabilidad para la integración de los operadores, en este contexto, se establecerán los diferentes medios de pago para la tarifa, en los equipos 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”.*

**1.22** El artículo 3157, del Código Municipal, indica: *“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”.*

**1.23** El artículo 3158, del Código Municipal, señala: *“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”.*

**1.24** El artículo 3163 del Código Municipal, dice: *“Implementación .- El Administrador del Sistema de transporte público o quien haga sus veces, será el 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 cualquier modalidad permitida por la legislación ecuatoriana y en cumplimiento de las condiciones de diseño, instalación y funcionamiento determinados por el Administrador del Sistema. Los operadores privados deberán contar, bajo su costo y responsabilidad, con la infraestructura tecnológica (software y hardware), que les permita integrarse a los Sistemas Inteligentes de Transporte del DMQ”.*

**1.25** El artículo 3164 del Código Municipal, establece: *“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, de aplicarse esta modalidad, se efectuará en función del mecanismo que determine el Administrador del Sistema, 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 del mismo, quien debe velar por su debida ejecución, y de ser el caso aplicará las sanciones correspondientes, previo el debido proceso”.*

**1.26** El artículo 3248 del Código Municipal, indica: *“Mecanismo de recaudación de los ingresos por tarifa. - El mecanismo único de recaudación de las tarifas, conforme las fases de integración previstas en este Código, será el Sistema Integrado de Recaudo (SIR). Los ingresos que se registraren a través del SIR serán transferidos al Fideicomiso Global creado para el efecto y conforme los términos y condiciones previstos en el Modelo de Gestión de la integración”.*

**1.27** Mediante Resolución No. ADMQ 013-2023, de 17 de agosto de 2023, el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito expidió el “*Instructivo para la Celebración de Convenios Interinstitucionales del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito*” (el “Instructivo de Convenios”).

**1.28** El artículo 1 de la Resolución No. ADMQ 013-2023, de 17 de agosto de 2023, señala: “*Objetivo. Este instructivo tiene como objetivo general, reglar el procedimiento para el análisis previo, suscripción, ejecución, liquidación y archivo de los convenios celebrados por la máxima autoridad del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito o su delegado, con cualquier persona natural o jurídica, pública o privada*”.

**1.29** El artículo 2 prescribe: “*Este instructivo se aplica para los órganos metropolitanos con competencia para la suscripción de instrumentos convencionales, así como también para los funcionarios municipales y todos aquellas personas naturales o jurídicas que participen en su análisis previo, suscripción, ejecución, liquidación y archivo*”.

## **B) ANTECEDENTES SECRETARÍA DE MOVILIDAD**

- La Secretaría de Movilidad fue incorporada dentro de la estructura orgánica funcional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, desde el 06 de agosto de 2009, toda vez que fue creada a través de la Resolución Nro. A0002; posteriormente, el 31 de marzo de 2011, con Resolución Nro. A0010, se ratificó a la Secretaría de Movilidad dentro de la estructura municipal; y, finalmente con Resolución Nro. ADMQ-022-2023, de 14 de noviembre de 2023, se volvió a ratificar de forma definitiva a la Secretaría de Movilidad dentro de la estructura orgánica del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, otorgándosele la atribución de coordinar y supervisar las actividades de los entes del nivel operativo, empresas y unidades especiales (o a sus sucesores en Derecho) del Municipio.
- Mediante Resolución Nro. ADDMQ 007-2024 de 05 de febrero de 2024, se expidió el Estatuto Orgánico del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, en el cual se describe las atribuciones de cada uno de las Direcciones y Coordinaciones de la Secretaría de Movilidad.
- El numeral 1.3.1.4, *Ibídem*, señala que la Misión de la Secretaría de Movilidad, es “Ejercer la rectoría, regulación, planificación y control técnico de la movilidad y la gestión de la movilidad activa, mediante la promulgación de políticas, modelos, normas y otras directrices estratégicas que garanticen la movilidad segura, eficiente, accesible y sostenible en el Distrito Metropolitano de Quito”.
- Entre las atribuciones de la Secretario/a de Movilidad, constan:
  - a) Ejercer la rectoría, coordinación y supervisión de su sector, así como de la gestión de las entidades adscritas y empresas públicas metropolitanas pertenecientes a éste.
  - e) Aprobar y realizar el seguimiento a los planes, programas y proyectos en materia de movilidad del Distrito Metropolitano de Quito;
  - l) Articular la operación del Sistema Integrado de Transporte Público en coordinación con los actores del sector en el ámbito de su competencia.
- Mediante Informe Técnico Nro. DMITM-0052 de fecha 13 de noviembre de 2024, el Director Metropolitano de Integración Tecnológica de la Movilidad, presentó a consideración del señor Secretario de Movilidad de Quito, el INFORME TÉCNICO

DE MOTIVACIÓN CONVENIO APOYO ESTRATÉGICO ENTRE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y LA EMPRESA PÚBLICA METRO DE QUITO, en el que señala:

*“(...) A través de los indicadores base, evidenciados en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito - PMMS DMQ, hoy en día, los ciudadanos enfrentan algunas situaciones como usuarios del sistema de transporte público, mismas que se detallan a continuación:*

- Se observaron diferentes necesidades en función del ingreso económico de las personas, pues se identificó que las personas con menores recursos económicos conforman el grupo mayoritario de usuarios del transporte público, contrario a lo que ocurre en estratos altos donde el modo que predomina es el transporte privado.*
- Pese a que el DMQ busca impulsar al sistema de transporte público como eficiente, aún se evidencia la necesidad de generar una integralidad en los lineamientos atribuibles al sistema, con el fin de responder a las necesidades de movilidad bajo aspectos de inclusión y equidad. Por tanto, es necesario que se realice una modernización de la flota de transporte público y los mecanismos de integración del mismo.*

*La implementación del SIR responde a la necesidad de modernizar los sistemas de recaudo de la ciudad, que actualmente operan de manera independiente y con niveles de automatización inferiores. Un sistema centralizado y avanzado permitirá:*

- La integración de diferentes medios de pago.*
- Control en tiempo real de las transacciones.*
- Mayor transparencia en la gestión de ingresos.*
- Optimización del tiempo de abordaje y mejora en la experiencia del usuario.*

*En este sentido, el contar con un convenio de apoyo entre la Empresa Metro de Quito y la Secretaría de Movilidad, permitirá a la Secretaría de Movilidad obtener la información necesaria para realizar la planificación, arquitectura, diseño, parametrización, configuraciones, habilitación de las plataformas SIR, SAE y SIU. Así como también, la migración de los módulos del nivel 4 que ya dispone la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito para la correcta operación del nivel 4”.*

- El numeral 8 del Informe respecto a las CONCLUSIONES, señala:

*“La Secretaría de Movilidad tiene las competencias y atribuciones para liderar la implementación del Nivel 4 del Sistema Inteligente de Transporte que incluye: Sistema Integrado de Recaudo (SIR), Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y Sistema de Información al Usuario (SIU), para el Distrito Metropolitano de Quito.*

- La Secretaría de Movilidad a través de un Convenio de Cooperación Internacional entre el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (GAD del DMQ) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), se encuentra implementando Sistemas Inteligentes en el Transporte del Distrito Metropolitano de Quito.*
- Para la implementación de dichos sistemas es necesario contar con el apoyo de un equipo técnico financiero y contable, con el cual se pueda realizar la planificación, diseño, parametrización, configuraciones, habilitación de las plataformas SIR, SAE, SIU, y la migración de los módulos del nivel 4 del Sistema Integrado de Recaudo que ya dispone la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, por lo que se hace imprescindible contar con un documento que permita el apoyo estratégico de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito”.*

- Mediante Informe Financiero para la suscripción de Convenios Nro. SM-CAF-IFC-007-2024., la Mgs. Martha Aguirre, Coordinadora Administrativa Financiera señaló: *“Sobre la base del Informe Técnico Nro. DMITM-0052 presentado, evidencia que la propuesta para la suscripción de este convenio es la cooperación interinstitucional entre las partes, instrumento que tiene por objetivo: “(...) Establecer un convenio de cooperación estratégica entre la Secretaría de Movilidad del DMQ y la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito en la implementación y operación del Sistema Integrado de Recaudo (SIR) Nivel 4, asegurando la integración de este sistema con los otros modos de transporte público y optimizando la gestión de recaudo en la ciudad..(...)”*

*Asimismo, se puede evidenciar que no existe la erogación de recursos económicos municipales por parte de la Secretaría de Movilidad del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, ya que en el informe se establece que no involucra aportación de recursos públicos, ni genera obligaciones financieras ni económicas recíprocas entre las partes, durante el tiempo de ejecución del Convenio (3 años). En consecuencia, no existirá aporte monetario alguno entre ellas”.*

- El numeral 4 del Informe la CAF recomendó:

*“(...) la Coordinación Administrativa Financiera de la Secretaría de Movilidad, con base en sus competencias recomienda dar continuidad con el trámite de suscribir un Convenio de Cooperación entre la Secretaría de Movilidad y la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito”.*

- Mediante Informe de Viabilidad Jurídica, contenido en Memorando Nro. GADDMQ-SM-AJ-2024-1071-M de 11 de diciembre de 2024, la Abg. María José Paredes, Asesora Jurídica, se pronunció indicando lo siguiente: *“(...) se recomienda su autorización para proceder con la elaboración del Convenio correspondiente con la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, en virtud de que la Dirección Metropolitana de Integración Tecnológica ha verificado todos los aspectos técnicos respectivos y ha recomendado su consecución, siendo el área técnica responsable con atribuciones necesarias para hacerlo. La Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, deberá generar y adjuntar los documentos necesarios que serán parte de los habilitantes previo a la suscripción del convenio, de acuerdo a su normativa interna.*

*El informe de viabilidad jurídica se realizó con base en la documentación enviada y responde a un análisis jurídico dentro del marco normativo vigente, por lo tanto, esta Asesoría no se pronuncia sobre los elementos económicos, financieros y/o técnicos, mismos que son de exclusiva responsabilidad de las áreas correspondientes de acuerdo a sus competencias.”.*

## C) ANTECEDENTES EMPRESA PÚBLICA METRO DE QUITO.

### 1.1. Ley Orgánica de Empresas Públicas:

**Artículo 4.-** *“Definiciones. – Las empresas públicas son entidades que pertenecen al Estado en los términos que establece la Constitución de la República, personas jurídicas de derecho público, con patrimonio propio, dotadas de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión. Estarán destinadas a la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y en general al desarrollo de actividades económicas que corresponden al Estado. (...)”.*

**Artículo 10.-** “La o el Gerente General de la empresa pública será designado por el Directorio, de fuera de su seno. Ejercerá la representación legal, judicial y extrajudicial de la empresa y será en consecuencia el responsable de la gestión empresarial, administrativa, económica, financiera, comercial, técnica y operativa. (...)”.

**Artículo 11.-** “El Gerente General, como responsable de la administración y gestión de la empresa pública, tendrá los siguientes deberes y atribuciones: (...) 4. Administrar la empresa pública, velar por su eficiencia empresarial e informar al Directorio trimestralmente o cuando sea solicitado por éste, sobre los resultados de la gestión, de aplicación de las políticas y de los resultados de los planes, proyectos y presupuestos, en ejecución o ya ejecutados (...)”.

**1.2.** Mediante Ordenanza Metropolitana No. 0237, discutida y aprobada por el Concejo Metropolitano de Quito el 12 de abril de 2012, sancionada por el señor Alcalde el 27 de abril de 2012, se creó la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito - EPMMQ, cuyo objeto principal es desarrollar, implementar y administrar el Subsistema de transporte público Metro de Quito, misma que fue reformada por la Ordenanza Metropolitana No. 0383, sancionada el 2 de abril de 2013 y que actualmente constan en el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito desde el artículo 207 hasta el artículo 214.

**1.3.** Mediante Resolución Nro. R-DPCG-EPMMQ-2024-003 de 15 de febrero de 2024 se aprobó el procedimiento “Gestión de Instrumentos de Cooperación” aplicable a la EPMMQ.

## **CLÁUSULA SEGUNDA: DOCUMENTOS HABILITANTES. -**

**2.1.** Forman parte del presente Convenio, los documentos que acreditan la calidad y capacidad de los comparecientes, según lo señalado previamente y los documentos detallados a continuación:

- Acción de personal de máxima autoridad Secretaría de Movilidad.
- Acción de personal de máxima autoridad Empresa Pública Metro de Quito.
- Informes requeridos conforme el procedimiento de convenios por parte cada una de las Partes.
- Demás documentación generada en el marco del convenio.

## **CLÁUSULA TERCERA: OBJETO. -**

**3.1.** El objeto del presente convenio es la: “Cooperación entre la Secretaría de Movilidad del DMQ y la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, con la finalidad de asesorar, brindar apoyo técnico, administrativo y financiero, con base en su experiencia técnica en la implementación y operación del Sistema Central de Recaudo (SCR), asegurando la integración de este sistema con los niveles 1, 2 y 4 para la gestión eficiente del Sistema Integrado de Recaudo (SIR) de la ciudad”.

## **CLAUSULA CUARTA: OBLIGACIONES DE LAS PARTES. -**

### **4.1. OBLIGACIONES CONJUNTAS**

**4.1.1** Designar al Administrador/ Supervisor del Convenio, quien será el encargado de velar por el oportuno cumplimiento de las obligaciones convenidas y será el responsable de tomar todas las medidas necesarias para su adecuada ejecución.

**4.1.2** Coordinar el desarrollo que permita la comunicación con las interfaces provistas por el nivel 4, a fin de garantizar la continuidad de servicios en el nivel 3.

#### **4.2. OBLIGACIONES DE LA “EPMMQ”**

Constituyen principales obligaciones de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, las siguientes:

- i.** Brindar la información necesaria que permita a la Secretaría de Movilidad, realizar la planificación, arquitectura, diseño, parametrización, configuraciones, habilitación de las plataformas SIR, SAE y SIU.
- ii.** Entregar los detalles técnicos que permita la migración de los módulos del nivel 4 del Sistema Integrado de Recaudo que ya dispone la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, los medios de acceso implementados, la administración de las cuentas ABT y demás módulos necesarios para la correcta operación del nivel 4.
- iii.** Permitir la migración de los módulos del nivel 3 del Sistema Central de Recaudo que ya dispone la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, los medios de acceso implementados, la administración de las cuentas ABT y demás módulos necesarios para la correcta operación del nivel 4.
- iv.** Gestionar la conformación de equipos técnicos, financieros y jurídicos, para la implementación del Sistema Integrado de Recaudo.

#### **4.3. OBLIGACIONES DE “LA SECRETARÍA”**

Constituyen principales obligaciones de la Secretaría de Movilidad, las siguientes:

- i.** Utilizar la información recibida para realizar la planificación, arquitectura, diseño, parametrización, configuraciones, habilitación de las plataformas SIR, SAE y SIU.
- ii.** Gestionar la interoperabilidad del Sistema Integrado de Recaudo, y su correcta integración con el Sistema Central de Recaudo.
- iii.** Entregar las interfaces necesarias para la interoperabilidad de los sistemas entre el nivel 4 y los niveles 3.
- iv.** Identificar, definir y requerir a la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, los recursos humanos y técnicos necesarios para cumplimiento del objeto de este Convenio.

#### **CLÁUSULA QUINTA: PLAZO Y VIGENCIA DEL CONVENIO. -**

**5.1.** El presente Convenio entrará en vigencia a partir de la fecha de su suscripción y tendrá un plazo de TRES (03) AÑOS, pudiendo ser renovado previo acuerdo entre las partes.

#### **CLÁUSULA SEXTA: FINANCIAMIENTO CONDICIONES ECONÓMICAS. -**

**6.1.** En razón de su naturaleza, el presente Convenio no genera ni para “la Secretaría” ni para “el Metro” erogación de recursos económicos públicos que pudieren atribuirse a título de pago o cancelación de derechos a favor de uno u otro.

#### **CLÁUSULA SÉPTIMA: DE LA ADMINISTRACIÓN / SUPERVISIÓN. -**

**7.1** Para la ejecución, del presente Convenio tanto para administración /supervisión y cierre del presente Convenio, cada una de las partes intervinientes designarán un Administrador:

- **Por parte de la Secretaría:** Quien desempeñe el cargo de Director de Metropolitano de Integración Tecnología de la Movilidad, será la o el responsable de tomar las medidas necesarias para la adecuada ejecución del presente Convenio.
- **Por parte de la EPMMQ:** El Coordinador Interinstitucional 1, Byron Rodrigo Landeta Parra, delegado por el gerente general para el proceso de recepción del Sistema de Recaudo, o quien hiciera sus veces, será el responsable de tomar las medidas necesarias para la adecuada ejecución del presente Convenio.

En caso de cambio de Administrador/Supervisor del Convenio, bastará cursar un oficio de notificación entre las partes.

Los administradores/supervisores salientes deberán presentar un informe de su gestión y la entrega recepción de actividades, para que el o los nuevos delegados continúen con las mismas.

**7.2** Los Administradores / Supervisores del Convenio además de las facultades establecidas en el presente documento, se sujetarán a las disposiciones contenidas en las normativas internas de cada institución.

**7.3.** Son responsabilidades de los administradores / supervisores del convenio, según corresponda, las siguientes:

- a) Efectuar o coordinar con las dependencias municipales responsables, según corresponda, las acciones administrativas y técnicas pertinentes para garantizar la ejecución de las obligaciones asumidas en el convenio.
- b) Velar por el oportuno cumplimiento de las obligaciones derivadas del convenio, a fin de que el objeto y plazo se cumplan conforme al contenido del convenio.
- c) Elaborar y/o solicitar los informes técnicos de avance, reforma y cierre. Los informes de avance se elaborarán anualmente, desde la fecha de suscripción del convenio o en caso de cumplir uno de los compromisos previstos en este.
- d) Elaborar y/o solicitar los informes técnicos que constan en este instructivo, y de manera excepcional aquellos que le sean solicitados por la autoridad suscriptora del convenio, cuando el caso lo amerite.
- e) Solicitar a la DMGDA la generación de usuario y clave, una vez que ha sido designado por la autoridad suscriptora del convenio.
- f) Registrar en el SISCON, de forma inmediata, los informes y avances en el cumplimiento de las obligaciones derivadas del convenio con sus respaldos documentales.
- g) Organizar, conformar y mantener el expediente del convenio. Una vez finiquitado el convenio, entregará el expediente a la DMGDA, debidamente foliado, originales y con copias certificadas y en el caso de documentos electrónicos con la verificación de los mismos.
- h) Entregar a la autoridad suscriptora, en caso de cesación, remoción, renuncia o cambio de funciones, un informe de su periodo de gestión como administrador/supervisor. El informe contará con respaldos de los avances hasta la fecha de terminación de sus funciones y será registrado en el SISCON por el administrador.
- i) Suscribir el acta de liquidación o finiquito de obligaciones, que deberá contener: antecedentes; liquidación de valores, cuando corresponda; liquidación; y, cumplimiento de obligaciones. También se dejará constancia de lo efectivamente ejecutado.
- j) Una vez finalizado el convenio, para el caso de La Secretaría procederá con la entrega a la DMGDA, del expediente en físico, digital o híbrido según sea el caso.
- k) En general, mantener contacto y comunicación adecuados con la autoridad suscriptora y la contraparte.

## **CLÁUSULA OCTAVA: TERMINACIÓN DEL CONVENIO. -**

**8.1.** El presente Convenio podrá terminarse en los siguientes casos:

- a. Por cumplimiento de las obligaciones.
- b. Por finalización del plazo de ejecución del convenio; sin perjuicio del estado de ejecución.
- c. Por mutuo acuerdo de las partes, cuando por circunstancias imprevistas, técnicas o económicas, no fuere posible o conveniente para los intereses de las partes, ejecutar total o parcialmente el convenio, extinguiendo en consecuencia las obligaciones convenidas, en el estado en el que se encuentren.
- d. Por decisión unilateral. Por incumplimiento de una de las partes, lo cual deberá ser técnica y legalmente justificado por quien lo alegare.
- e. Por fuerza mayor o caso fortuito debidamente justificado por la parte que lo alegare, y notificado dentro del plazo de 72 horas de ocurrido el hecho. En estos casos, se suscribirá la respectiva acta de terminación en el que se determinaran las causas descritas como causales de terminación del Convenio. Se considerarán causas de fuerza mayor o caso fortuito las establecidas en el artículo 30 del Código Civil.

**8.2.** En el caso de que el convenio termine por las causales a) y b) el Administrador / Supervisor del convenio elaborará el "Informe Final de Ejecución" que será puesto en consideración de la autoridad suscriptora del convenio; y, procederá a elaborar y suscribir el "Acta de Liquidación o Finiquito de Obligaciones".

**8.3.** Si el convenio termina por alguna de las causas previstas en las letras c) y d) del artículo anterior; o, por cualquiera de las causas establecidas en el convenio, el Administrador / Supervisor del convenio elaborará el "Informe Final de Ejecución", en el cual, además de reportar lo ejecutado determinará las razones que, en su criterio, justifican la terminación. Este documento será puesto en consideración de la autoridad suscriptora, para su pronunciamiento.

En el caso de la letra c) después de emitido el "Informe Final de Ejecución", la autoridad suscriptora firmará conjuntamente con la contraparte un Acta de Terminación por Mutuo Acuerdo, después de lo cual, el Administrador / Supervisor del convenio suscribirá el "Acta de Liquidación o Finiquito de Obligaciones"; mientras que en el caso previsto en el literal d), la autoridad suscriptora resolverá sobre la terminación unilateral, con base en el Informe del Administrador / Supervisor del convenio.

**8.4.** En el caso de que el convenio termine por la causal e) se suscribirá la respectiva acta de terminación en el que se determinaran las causas descritas como causales de terminación del convenio. Se considerarán causas de fuerza mayor o caso fortuito las establecidas en el artículo 30 del Código Civil.

## **CLÁUSULA NOVENA: MODIFICACIÓN. -**

**9.1.** Las partes en cualquier momento podrán de mutuo acuerdo y a través de una adenda o convenio modificatorio, reformar, enmendar, modificar o ampliar los términos del presente Convenio, durante su vigencia, siempre que dichos cambios no alteren su objeto principal ni desnaturalicen su contenido.

**9.2.** Previa a la aceptación de la modificación solicitada, las máximas autoridades o sus delegados, someterán el pedido al análisis de las áreas técnicas, jurídicas y financieras que correspondan, las cuales deberán analizar la pertinencia de los ajustes y de ser el caso, recomendar la aceptación de las reformas correspondientes.

## **CLÁUSULA DÉCIMA: CONTROVERSIAS. -**

**10.1** En el caso de presentarse alguna controversia, discrepancia o reclamación que surja de la interpretación y ejecución relacionada con este convenio o posteriores convenios modificatorios, o de cualquier cuestión relacionada a este instrumento, será resuelta de forma directa y amigable por las partes, en un plazo no mayor a treinta (30) días. De no existir dicho acuerdo directo, podrán someter la controversia a la solución alternativa de conflictos, mediación en derecho, para lo cual las partes convienen en acudir al Centro de Mediación de la Procuraduría General del Estado con sede en la ciudad de Quito. provincia de Pichincha.

**10.2.** Si respecto de la divergencia suscitada no existiere acuerdo conforme lo establecido en el párrafo precedente, se seguirá el procedimiento establecido en el Código Orgánico General de Procesos, para lo cual será competente para conocer la o las controversias, la Unidad Judicial de lo Contencioso Administrativo que ejerce jurisdicción en el cantón Quito, provincia de Pichincha.

#### **CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA: DE LA NATURALEZA DEL CONVENIO E INEXISTENCIA DE RELACIÓN LABORAL. -**

**11.1.** El convenio tiene carácter de cooperación y en ningún caso puede considerarse como un documento que legitime una relación de dependencia laboral, por lo tanto, no se reconocerá remuneración, estipendio económico o subvención de ningún tipo. El presente instrumento no crea ni modifica las relaciones de dependencia laboral entre los servidores y trabajadores de las instituciones comparecientes (Secretaría de Movilidad y Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito).

**11.2.** En tal virtud, la institución que hubiere contratado o contratare a personal para la ejecución del presente instrumento, lo hará por su propia cuenta, y las obligaciones laborales que se desprendan de la ejecución de este instrumento serán exclusivas de cada parte. En virtud de esta Cláusula, queda expresamente estipulado que este instrumento no vincula solidariamente a las instituciones comparecientes en todo lo derivado de sus relaciones y obligaciones laborales específicas.

#### **CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA: LIQUIDACIÓN Y FINIQUITO. -**

**12.1.** Una vez finalizado el plazo del convenio se suscribirá entre las partes el acta de terminación del Convenio la misma que tendrá como efecto la liquidación de todos los acuerdos que contrajeron las partes.

**12.2.** El Acta de Finiquito y Liquidación contendrá: antecedentes, declaración expresa de haber recibido a entera satisfacción las obligaciones acordadas y la aceptación de las partes.

**12.3.** Una vez suscrita el Acta de Finiquito y Liquidación se entenderá por terminado y las partes no tendrán nada que reclamarse a futuro.

El Acta se adjuntará al expediente del Convenio con los demás documentos habilitantes.

#### **CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA: RESERVA DE INFORMACIÓN, EXCLUSIVIDAD Y CONFIDENCIALIDAD. -**

Las Partes se obligan a observar estrictamente el principio de reserva de la información estadística y el principio de confidencialidad de los datos personales, de conformidad con lo establecido en la Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Ley Orgánica de Protección de Datos Personales y a la normativa que regule este ámbito. Para el efecto y sin perjuicio del cumplimiento de este convenio, las partes se comprometen a mantener el sigilo de la información que va a ser utilizada, procesada o intercambiada, los medios y demás elementos que deban ser especificados.

De igual manera las partes acuerdan utilizar la información únicamente para efectos del presente convenio y para ningún otro propósito. Por tanto, los funcionarios y empleados pueden proveer y/o intercambiar información de las partes bajo las siguientes condiciones:

- 13.1** Cuando existiera una necesidad sustantiva para conocer dicha información en relación directa con la ejecución del convenio;
- 13.2** Cuando han sido informados sobre la confidencialidad de dicha información; y,
- 13.3** Cuando están requeridos a proteger toda información reservada y confidencial de difusión no autorizada de cualquier fuente, a la cual hayan tenido acceso en el curso de sus funciones. En este sentido, se realiza la firma de un acuerdo de confidencialidad, que garantice el buen uso de la información de manera individual con los funcionarios de la contraparte.

Independientemente de las responsabilidades administrativas y civiles, que dieran lugar el incumplimiento o inobservancia de esta cláusula y sin perjuicio de las acciones legales que se inicien de conformidad con las disposiciones del Código Orgánico Integral Penal, serán causal para que cualquiera de las partes de por terminado unilateralmente el presente convenio.

Las partes convienen en que toda la información y herramientas que éstas se transmitan o compartan con la otra organización con motivo de la celebración del presente convenio, así como la información y especificaciones técnicas relacionadas con el mismo, serán manejadas como información confidencial, ya sea que se presente en forma escrita, visual o por cualquier otro medio.

La información que las partes se proporcionen, salvo acuerdo escrito previo, únicamente podrá ser utilizada para los fines especificados en este documento y en los que se desprendan del mismo, por lo que no podrán, directa o indirectamente, ni a través de terceros y en ninguna forma, proporcionarla, transferirla, publicarla, reproducirla, o hacerla del conocimiento de terceros, en ningún tiempo; la parte que incumpla con esta obligación estará sujeta a la sanción correspondiente y a pagar los daños y perjuicios que ocasione, reservándose la parte agraviada, en todo momento, la facultad de rescindir el presente convenio.

Las partes reconocen que la legislación sobre protección de datos personales establece una serie de obligaciones en el tratamiento de datos de carácter personal, entre las que destaca la prohibición de usar o ceder datos personales sin la correspondiente autorización del titular de la información, en tal efecto, las partes se comprometen a utilizar los datos de carácter personal a los que tenga acceso única y exclusivamente para cumplir con las obligaciones derivadas de este instrumento y conforme lo autorizado por el titular de la información.

#### **CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA: DOMICILIO Y NOTIFICACIONES. -**

Todo tipo de notificación que las partes deban efectuarse durante la vigencia y ejecución del presente convenio, será realizada por escrito a cuyo efecto señalan los siguientes domicilios:

**Secretaría de Movilidad:**

**Dirección:** García Moreno N2-57 entre Sucre y Bolívar / Quito- Ecuador  
**Teléfonos:** 023952300 / 1800 510 510  
**Correo Electrónico:** secretaria.movilidad@quito.gob.ec

**Empresa Pública Metro de Quito:**

**Dirección:** Calle Montúfar N2-50 y Calle Sucre  
**Teléfonos:** 3827860  
**Correo Electrónico:** secretaria.general@metrodequito.gob.ec

**CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA. - CONVENIOS ESPECÍFICOS:**

Las partes podrán presentar la documentación que justifique la suscripción de convenios o contratos específicos, los cuales, deberán ser aprobados por ambas instituciones.

**CLÁUSULA DÉCIMA SÉPTIMA: ACEPTACIÓN Y RATIFICACIÓN. -**

En lo que no estuviese estipulado en el presente Convenio las partes se remiten a las leyes vigentes sobre la materia, en especial las relativas a las obligaciones de cada una de las partes y las prohibiciones.

Las partes declaran que todos los términos, palabras, frases, fórmulas y definiciones, conceptos, derechos y obligaciones que estipulan en el presente Convenio son absolutamente claros y perfectamente conocidos por ellas, en su sentido y alcance gramatical, semántico, lógico, legal y jurídico.

Libre y voluntariamente, las partes declaran expresamente su aceptación a todo lo estipulado en el presente Convenio, a cuyas condiciones se someten.

Para constancia y fe de aceptación, expresamente declaran que conocen y aceptan el texto íntegro del presente instrumento, y se someten a sus estipulaciones, por lo cual, en prueba de su aceptación, lo suscriben de forma electrónica en un único ejemplar contenido en mensaje de datos; mismo que entrará en vigencia a partir de la fecha de la última suscripción electrónica.

PhD. Alex Daniel Pérez Cajilema  
Secretario de Movilidad  
**Secretaría de Movilidad**

Mgs. Juan Carlos Parra Fonseca  
Gerente General  
**Empresa Pública Metropolitana Metro de  
Quito**