

# SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ALCALDÍA

Quito DM, 20 de junio del 2017

Oficio No. SM- 876 / 2017

SECRETARÍA GENERAL	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS
CONCEJO METROPOLITANO	HORA: 14:00
QUITO	20 JUN 2017
ALCALDÍA	NÚMERO DE HOJA: 1

Abogado  
Diego Cevallos Salgado  
**Secretario General**  
**Concejo Metropolitano de Quito**  
Presente.-

**Asunto:** PROYECTO DE ORDENANZA QUE ESTABLECE LA POLÍTICA TARIFARIA APLICABLE EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

De mi consideración:

Como es de su conocimiento, en el marco del Convenio de Cooperación Técnica no reembolsable suscrito entre la CAF Banco de Desarrollo de América Latina y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, se definió contratar la "Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito", a través de la Secretaría de Movilidad, en calidad de entidad rectora de las políticas que en materia de transporte terrestre rigen dentro del Distrito, que tuvo como objetivo establecer el marco conceptual de la política tarifaria, construir la estructura de los costos operacionales y calcular la tarifa técnica referencial para cada modalidad y grupo de servicios integrados del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros (SMTTPQ) en cada una de las etapas de su integración.

Con estos insumos y con el fin de evaluar además los resultados obtenidos desde la implementación del Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Público en el Distrito Metropolitano de Quito, creado mediante Resolución No. C057, de 21 de febrero de 2015, la Secretaría de Movilidad requirió establecer mecanismos de diálogo, involucrando los puntos de vista de los gestores del transporte público intracantonal urbano y rural, de la Municipalidad y principalmente de la ciudadanía, con la finalidad de definir líneas de acción para mejorar el servicio de transporte intracantonal urbano, intracantonal combinado y rural del DMQ.

Para el efecto se llevaron a cabo las mesas de trabajo con las siguientes temáticas:

1. Calidad de Servicio, cuyo insumo principal fue la definición de una matriz de Indicadores de Calidad de cumplimiento obligatorio para las operadoras y operadores de transporte público, con los procedimientos de fiscalización pertinentes que permitan verificar su cumplimiento. Dentro de la misma, se conformó una Subcomisión Ambiental que se encargó de establecer

- propuestas que permitan mejorar la calidad de aire en el DMQ, y disminuir las emisiones contaminantes del transporte público intracantonal.
2. Análisis Financiero, que aplicando el modelo de cálculo para la tarifa técnica por prestación del servicio de transporte público de pasajeros del DMQ, ha definido los valores a ser cancelados por parte de los usuarios durante la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro de los Subsistemas de Transporte Convencional, urbano, rural y combinado, y Metrobús-Q.
  3. Participación Ciudadana, cuyo trabajo fue realizado con actores del ámbito rural y urbano, entablando diálogos que se desarrollaron en el marco de una discusión técnico-política, con críticas, aportes, sugerencias y propuestas desarrolladas por cada uno de los actores que participaron de las actividades.

Las mesas se desarrollaron entre el 24 de mayo de 2017 y el 16 de junio de 2017, con la presencia de los delegados de la Cámara de Transporte de Pasajeros del DMQ, representantes de la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano, Secretaría de Movilidad, Secretaría del Ambiente, Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito y la Comunidad, para la debida socialización de las decisiones a ser adoptadas.

Con el análisis de costos operativos de los Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros que a la presente fecha se encuentran brindando el servicio y con la debida socialización efectuado en la Comunidad, la Secretaría de Movilidad ha levantado los informes técnicos correspondientes que permitan establecer la política tarifaria a ser aplicada en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, con los principios, objetivos y estructura tarifaria que los órganos y entidades metropolitanas deberán observar dentro de cada Subsistema; además de los parámetros que garanticen un servicio de transporte público confiable, seguro y de calidad, para lo cual se remiten los siguientes informes técnicos de respaldo:

1. Informe Técnico No. SM-DMPPM-UNST-001/17 de 15 de junio del 2017, que contiene las recomendaciones de tarifas a ser aplicadas en los Subsistemas de Transporte Convencional y Metrobús-Q.
2. Informe Técnico No. SM-DMGM-No.527 de 15 de junio de 2017, que contiene las recomendaciones respecto a la calidad de servicio de transporte público de pasajeros.
3. Informe Final sobre las "Mesas de Diálogo sobre la Movilidad Urbana y Rural en el Distrito Metropolitano de Quito", realizado por el consultor Santiago González.
4. Informe técnico sobre la evaluación del Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio, que fue creado mediante Resolución No. C057 del Concejo Metropolitano de Quito.
5. Resumen ejecutivo de los productos entregados dentro de la Consultoría Internacional sobre el Modelo Tarifario del Sistema de Transporte Público del DMQ, Consultor GSD+

Con estos antecedentes y por disposición del señor Alcalde Metropolitano, en ejercicio de las competencias encomendadas a esta Secretaría de Movilidad, remito

el **PROYECTO DE ORDENANZA QUE ESTABLECE LA POLÍTICA TARIFARIA APLICABLE EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**, que corresponde a iniciativa del ejecutivo, para que en ejercicio de las atribuciones previstas en los literales d) de los artículos 60 y 90 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización - COOTAD, y previo el trámite e informes de Ley correspondientes, sea presentada ante el Concejo Metropolitano para su posterior debate y resolución.


Atentamente,

  
Rubén Darío Tapia Rivera  
**SECRETARIO DE MOVILIDAD**  
**MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

Con copia: Doctor  
Mauricio Rodas Espinel  
Alcalde Metropolitano

**Anexos:**

1. Proyecto de Ordenanza
2. Informe Técnico No. SM-DMPPM-UNST-001/17 de 15 de junio del 2017.
3. Informe Técnico No. SM-DMGM-No.527 de 15 de junio de 2017.
4. Informe Final: "Mesas de Diálogo sobre la Movilidad Urbana y Rural en el Distrito Metropolitano de Quito", Consultor Santiago González.
5. Informe técnico del Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio.
6. Resumen ejecutivo de los productos de la Consultoría Internacional sobre el Modelo Tarifario del Sistema de Transporte Público del DMQ, Consultor GSD+

Elaborado por: Andrea Flores A. 



## PROYECTO DE ORDENANZA

### ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE LA POLÍTICA TARIFARIA APLICABLE EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Mediante Decreto Ejecutivo No. 3304, publicado en el Registro Oficial 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; y, fijar, modificar las tarifas de los pasajes de transporte terrestre, previo investigación de costos.

Con Decreto Ejecutivo No. 51, publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 17 de 6 de marzo de 1997, se ratificó al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito todas las atribuciones otorgadas mediante Decreto Ejecutivo 3304 promulgado en el Registro Oficial No. 840 de 12 de diciembre de 1995.

Con Resolución N° 001-DIR-2003-CNTTT de 22 de enero de 2003, el entonces Consejo Nacional de Tránsito fijó los valores de las tarifas de transporte público en sus diferentes modalidades, cuyo valor a pagar por la prestación del servicio de transporte urbano a nivel nacional fue establecido en veinticinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América (USD. 0,25) por pasajero, disponiendo además el cumplimiento obligatorio de la media tarifa para pasajeros de la tercera edad, personas con discapacidad y estudiantes de niveles primario y secundario; rubro que se mantiene vigente hasta la presente fecha, originando un desequilibrio económico producto de la no revisión de las tarifas desde hace 14 años, situación que acarrea además un posible detrimento del nivel en la calidad del servicio, en perjuicio directo de los usuarios del mismo.

La Constitución de la República del Ecuador en el segundo inciso del artículo 314 establece 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; y, dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, debiendo establecer su control y regulación.

Bajo esta premisa, en el marco del Convenio de Cooperación Técnica no reembolsable suscrito entre la CAF Banco de Desarrollo de América Latina y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, se definió contratar la *"Consultoría para la estructuración del modelo tarifario del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros de Quito"*, a través de la Secretaría de Movilidad, en calidad de entidad rectora de las políticas que en materia de transporte terrestre rigen dentro del Distrito, tuvo como objetivo establecer el marco conceptual de la política tarifaria, construir la estructura de los costos operacionales y calcular la tarifa técnica referencial para cada modalidad y grupo de servicios integrados del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros (SMTTPQ) en cada una de las etapas de su integración.

Tomando como fuente lo señalado por la Consultora en los informes presentados, la política tarifaria es el conjunto de principios, objetivos y restricciones que debería atender el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en la definición de la estrategia tarifaria y la fijación de tarifas, así como los mecanismos y procedimientos asociados al recaudo de la misma.

La definición de esta política debe partir de la identificación de los objetivos de los diferentes actores que intervienen en el sistema de transporte público. A continuación se presentan algunos de los objetivos para cada uno de los principales actores involucrados en la operación de transporte público:

- Autoridades:
  - o Lograr una movilidad sostenible mediante la promoción y el fomento del uso del transporte público sobre el transporte privado.
  - o Garantizar la transparencia en la gestión del recaudo del sistema.
  - o Facilitar el uso del servicio de transporte público.
  - o Ofrecer un adecuado nivel de accesibilidad a los diferentes grupos de usuarios.
  - o Garantizar un buen nivel de servicio y la satisfacción de los usuarios.
  
- Usuario:
  - o Contar con un esquema tarifario sencillo y comprensible que le permita conocer fácilmente el costo de su viaje.
  - o Minimizar el costo monetario de su viaje apoyado en un esquema tarifario para varios modos.
  - o Mejorar el nivel de servicio reduciendo los tiempos de recorrido.
  
- Operadores:
  - o Recibir los ingresos suficientes para cubrir a inversión, los costos de operación y su rentabilidad.
  - o Buscar que el precio del pasaje (tarifa) represente el costo de operación de cada uno de los subsistemas de transporte.
  - o Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de usuarios.
  - o Reducir los tiempos de abordaje del usuario, lo que lleva a la implementación de formas de pago diferentes al efectivo a bordo.

Definir además la política tarifaria del Distrito Metropolitano de Quito implica considerar al menos los siguientes componentes:

- a. Estrategia tarifaria, que se refiere al esquema de tarifas a aplicar, es decir, según qué concepto se va a cobrar a los usuarios por el uso del servicio: por el acceso (tarifa plana), por la distancia recorrida (tarifa por distancia o por zonas), o por las transferencias realizadas (tarifa por transferencias);
- b. Opciones de pago;
- c. Las características de los usuarios y las tarifas preferenciales según los preceptos de orden constitucional; y,
- d. Monto o nivel de la tarifa que el usuario paga por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

De otra parte y en relación al sistema de recaudo que se emplee, es necesario también definir los medios de pago aceptados y los mecanismos de control de acceso al Sistema Metropolitano de Transporte Público.

Para la definición de esta política tarifaria se consideran las características de cada uno de los subsistemas de transporte público que en la actualidad prestan el servicio y se encuentran en operación, así como la construcción de su estructura de costos para determinar la tarifa técnica referencial, que corresponde a la relación entre el costo total para la prestación del servicio y el número total de usuarios transportados, que permita cubrir los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores

y agentes del sistema de transporte público. Se procede entonces a la revisión tarifaria de los Subsistemas de transporte que a la presente fecha se encuentran ya operativos:

- **Respecto al Subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias: "Transporte Convencional".**

Conformado por los servicios intracantonal urbano, intracantonal combinado e intracantonal rural, se consideran los siguientes componentes incluidos en la estructura de costos:

- a. Costo del vehículo, el objetivo de este componente es remunerar la inversión como el monto requerido para la recuperación del costo de inversión por unidad vehicular.
- b. Combustible, costo energético que de acuerdo a la tipología del vehículo se estructura según tipo de combustible o fuente de energía empleada.
- c. Personal directo, conductores y ayudantes asociados a la flota en operación.
- d. Mantenimiento, considerando el costo de actividades de mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo, que toma las siguientes clasificaciones: carrocería, mantenimiento eléctrico, mantenimiento mecánico, neumáticos, aceites y filtros.
- e. Seguros e impuestos, seguros que se incluyen de forma periódica: SPPAT, revisión técnica vehicular y título habilitante. Para los impuestos de operación privada se consideran además el Impuesto al Valor Agregado (IVA), participación de empleados en utilidades e impuesto a la renta.
- f. Personal indirecto, basado en una estructura de personal de administración para una organización con una flota de 50 vehículos del transporte convencional.
- g. Gastos de administración, que considera el pago de servicios públicos, seguridad, arrendamiento de instalaciones, entre otros.
- h. Rentabilidad del operador y costos de financiación.
- i. Costos del Sistema inteligente de transporte público de Quito (SITP-Q), que incluye el sistema de recaudo (SIR), sistema de apoyo a la explotación (SAE), e información al usuario (SIU); y, la remuneración del operador del SITP-Q.

Por su tipo de servicio, se deberá contar con una tarifa con cobro por transferencia para los servicios de transporte convencional urbano y una tarifa por distancia recorrida para las rutas en los ámbitos intracantonal rural e intracantonal combinado de este Subsistema.

- **Respecto al Subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos "Metrobus-Q".**

Compuesto actualmente por cinco corredores bajo la administración de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ): Central Trolebús, Nororiental-Ecovía, Suroriental, Suroccidental y el corredor Central Norte; éste último concesionado en su operación a las Operadoras privadas. La estructura de costos se analizó para cada corredor en sus componentes troncal y de alimentación y para escenarios futuros de reconfiguración de la flota. Considerando las modificaciones en la flota de este subsistema y características de su operación, se estableció su estructura de costos operacionales que incluye:

- a. Vehículo, en cada caso, para la configuración de flota a aplicar se define una remuneración por tipología de vehículo (trolebús, articulado, biarticulado, y bus tipo) que depende de variables como la tecnología del vehículo, la antigüedad de la flota existente, los precios de reposición a nuevo, la vida útil, entre otros.
- b. Combustible o energía, de acuerdo a las características de los vehículos y su kilometraje recorrido se establece el costo del consumo energético por tipología, es decir galones de diésel o kwh para el caso de los trolebuses.
- c. Mantenimiento, preventivo y correctivo para cada tipología de vehículo, que toma las siguientes clasificaciones: carrocería, mantenimiento eléctrico, mantenimiento mecánico, neumáticos, y aceites y filtros.
- d. Sistema inteligente de transporte público de Quito (SITP-Q), que incluye el sistema de recaudo (SIR), sistema de apoyo a la explotación (SAE), e información al usuario (SIU).
- e. Personal directo e indirecto, que incluye para el personal directo el personal de conducción asociado a la flota, y para el personal indirecto el personal de administración y operación, considerando para ambos grupos las particularidades de la contratación de los sectores público y privado.
- f. Seguros e impuestos, que incluye las siguientes pólizas: equipo y maquinaria, vehículos auxiliares, incendio y líneas aliadas, equipo electrónico, robo y/o asalto/hurto, responsabilidad civil, fidelidad, dinero y valores, y transporte interno de valores. Gastos de administración, diferenciando los valores y rubros a incluir para la EPMPQ y los operadores privados.

Para el análisis de esta estructura de costos, en cada uno de los Subsistemas que actualmente prestan el servicio a la ciudadanía, la Secretaría de Movilidad cuenta con un modelo de cálculo de tarifa técnica para la operación dentro del Distrito Metropolitano de Quito, que fue entregado como parte del estudio contratado en el marco del Convenio de Cooperación Técnica no reembolsable suscrito entre la CAF Banco de Desarrollo de América Latina y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, que ha sido aplicado para la definición de las tarifas a ser cobradas al usuario por la prestación del servicio y que permitirá a la Municipalidad la actualización periódica de la estructura de costos y la obtención de tarifas técnicas referenciales de forma asistida.

Adicionalmente, para la construcción de la tarifa técnica por viaje y la tarifa de usuario integrada se deberá tener en cuenta en primera instancia el cronograma de inicio de operación de la primera línea de transporte por Cable y de la primera línea del Metro de Quito, además de la implementación progresiva del Sistema Inteligente de Transporte Público de Quito (SITP-Q) en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ.

Con estos insumos y con el fin de evaluar además los resultados obtenidos desde la implementación del Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Público en el Distrito Metropolitano de Quito, creado mediante Resolución No. C057, de 21 de febrero de 2015, la Secretaría de Movilidad requirió establecer mecanismos de diálogo, involucrando los puntos de vista de los gestores del transporte público intracantonal urbano y rural, de la Municipalidad y principalmente de la ciudadanía, con la finalidad de definir líneas de acción para mejorar el servicio de transporte intracantonal urbano, intracantonal combinado y rural. Para el efecto se llevaron a cabo las mesas de trabajo con las siguientes temáticas:

1. Calidad de Servicio, cuyo insumo principal es la definición de una matriz de Indicadores de Calidad de cumplimiento obligatorio para las operadoras y



operadores de transporte público, con los procedimientos de fiscalización pertinentes que permitan verificar su cumplimiento. Dentro de la misma, se conformó una Subcomisión Ambiental que se encargó de establecer propuestas que permitan mejorar la calidad de aire en el DMQ, y disminuir las emisiones contaminantes del transporte público intracantonal.

2. Análisis Financiero, que aplicando el modelo de cálculo para la tarifa técnica por prestación del servicio de transporte público de pasajeros del DMQ, ha definido los valores a ser cancelados por parte de los usuarios durante la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro de los Subsistemas de Transporte Convencional y Metrobús-Q.
3. Participación Ciudadana, cuyo trabajo fue realizado con actores del ámbito rural y urbano, entablando diálogos que se desarrollaron en el marco de una discusión técnico-política, con críticas, aportes, sugerencias y propuestas desarrolladas por cada uno de los actores que participaron de las actividades.

Las mesas se desarrollaron entre el 24 de mayo de 2017 y el 16 de junio de 2017, con la presencia de los delegados de la Cámara de Transporte de Pasajeros del DMQ, representantes de la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano, Secretaría de Movilidad, Secretaría del Ambiente, Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito y la Comunidad, para la debida socialización de las decisiones a ser adoptadas.

Con el análisis de costos operativos de los Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros que a la presente fecha se encuentran brindando el servicio y con la debida socialización efectuado en la Comunidad, es indispensable que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumpla con la normativa vigente establecida en la Constitución de la República (Art. 264, numeral 6), en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Arts. 30.4 y 30.5), en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD (Art. 84), en la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito (Art. 2, numeral 2) y en la Resolución No. 006 del Consejo Nacional de Competencias, referente a la regulación y fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre público intracantonal.

Por tales consideraciones, le corresponde al Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, conocer y aprobar el siguiente proyecto de Ordenanza Metropolitana por la cual se establece la Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con las facultades que le atribuyen el artículo 8, numerales 1 y 6 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; y, el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD.

## EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

### CONSIDERANDO:

- Que,** la Constitución de la República de Pasajeros establece en su artículo 47 que el Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social, señalando en el numeral 3 ibídem que: “Se reconoce a las personas con discapacidad, los derechos a: (...) 3. Rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos.”
- Que,** la Constitución establece en su artículo 66 numeral 25 que se reconoce y garantiza a las personas: “25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características.
- Que,** el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador en sus numerales 3 y 6, manifiesta que los gobiernos municipales tendrán, entre otras, las competencias exclusivas de *“Planificar, construir y mantener la viabilidad urbana,”* y *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”;*
- Que,** el artículo 266 de la Constitución establece que los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables, y en el ámbito de sus competencias y territorio y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales”;
- Que,** el 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 Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD, en el literal b) de su artículo 54, prevé como función del gobierno descentralizado municipal el *“diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales”*. En el artículo 55 literales e) y f) de la norma ibídem establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal, *“crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;”* y, *“planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción”;* en concordancia con lo previsto en el literal a) del artículo 57, que como atribución del concejo municipal prevé *“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;”*
- Que,** el artículo 84 literal q) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, confiere a los Gobiernos de los Distritos Autónomos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial;

- Que**, el artículo 130 del COOTAD referente al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte señala en su inciso segundo que a los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal;
- Que**, el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), determina que el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas;
- Que**, la LOTTTSV en el primer inciso de su artículo 30.4 señala que: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y 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, observando 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”;*
- Que**, los literales a), c) y h) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán como competencias, entre otras, las de: *“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;” y, “h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;”*
- Que**, de igual forma, la LOTTTSV establece en su artículo 48 que en el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores de 65 años de edad. El reglamento a la presente Ley determina en su artículo 46 el procedimiento para la aplicación de tarifas;
- Que**, el artículo 65 de la LOTTTSV, señala que *“El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intraregional, intraprovincial e internacional”;* en armonía con lo dispuesto en el artículo 66 ibídem, que define al servicio de transporte público Intracantonal, como aquel que opera dentro de los límites cantonales y por ende le corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;

- Que,** el artículo 201 de la mencionada Ley Orgánica determina que los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a: *“a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente;” “e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y, f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos;”*
- Que,** por otro lado, la Disposición Transitoria Octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) dispone que: *“Los municipios que actualmente ejerzan competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones de la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización”;*
- Que,** el numeral 1 del artículo 60 del Reglamento a la LOTTTSV determina que el servicio de transporte Intracantonal es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales);
- Que,** el 26 de abril de 2012 el Consejo Nacional de Competencias emite por disposición constitucional la Resolución No. 006-CNC-2012, en la cual se ratifica que los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la referida resolución y de conformidad a los modelos de gestión;
- Que,** el artículo 17 numeral 7 de la referida Resolución señala que en el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, al amparo de la regulación nacional, emitir normativa técnica local para entre otras, *“Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades de servicio de acuerdo a la política tarifaria nacional emitida por el ministerio rector”;*
- 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,** la referida Resolución Aclaratoria, en su artículo 3 señala que: *“A los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales les corresponde fijar la tarifa de transporte terrestre, para lo cual implementarán, en ejercicio de su autonomía, los mecanismos que consideren necesarios para el cumplimiento irrestricto de la Constitución y la ley”;*
- Que,** mediante Resolución N° 001-DIR-2003-CNTTT de 22 de enero de 2003, el ex Consejo Nacional de Tránsito fijó los valores de las tarifas de transporte público en sus diferentes modalidades, cuyo valor a pagar por la prestación del servicio de transporte urbano a nivel nacional fue establecido en veinticinco (0,25)

centavos de dólar de los Estado Unidos de América por pasajero, disponiendo además el cumplimiento obligatorio de la media tarifa para pasajeros de la tercera edad, personas con discapacidad y estudiantes de niveles primario y secundario, rubros que no han sido revisados ni actualizados por el Gobierno Nacional hasta la presente fecha;

- Que,** la Ordenanza Metropolitana 0194 de fecha 13 de marzo de 2012, establece en su artículo 1, que: *“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 promover 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(...).”*;
- Que,** el numeral 2 del artículo 5 de la referida Ordenanza, señala que el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se organiza en cuatro subsistemas, el subsistema de transporte masivo de pasajeros denominado “Metro de Quito”, el subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos denominado “Metrobus-Q”; Subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, denominado “Transporte Convencional”; y, el Subsistema de transporte público de pasajeros por cable, denominado “Quito Cables”, éste último incorporado mediante Ordenanza Metropolitana No. 060 sancionada el 07 de mayo del 2015.”;
- Que,** la Ordenanza Metropolitana No. 194 ibídem, establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, en la cual se determina el Principio de atención prioritaria al usuario, cuyo numeral 1 del artículo 6 señala: *“El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros tiene como objetivo esencial la prestación de un servicio de óptima calidad al usuario; en tal virtud, las actuaciones públicas o privadas deberán enfocarse hacia el cumplimiento de este objetivo, con preferencia a cualquier otro tipo de interés legítimo de los y las Participantes del Sistema”*; en concordancia con el numeral 4 del artículo ibídem que determina: *“(...) El Administrador del Sistema es competente para, a través de la adopción de instrumentos de planificación y técnicos y, en lo que fuera competencia del Distrito Metropolitano de Quito, introducir medidas económicas y técnicas, administrativas y operativas, que contribuyan a la atención prioritaria de grupos vulnerables, con ocasión de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros;”*
- Que,** mediante Ordenanza Metropolitana No. 054 sancionada el 02 de abril de 2015, se fija la tarifa preferencial para Personas con Discapacidad en el Transporte Público de Pasajeros en el Ámbito Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito.
- Que,** mediante Resolución No. C057, de 21 de febrero de 2015, se crea el Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Público Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito, cuyo artículo 5 de la Resolución ibídem establece que: *“El Plan de Fortalecimiento de la Calidad del Servicio de Transporte Terrestre Publico Intracantonal Urbano del Distrito metropolitano de Quito, tendrá vigencia hasta el 30 de junio de 2017”*;
- Que,** mediante Oficio No. SM-876/2017 de 20 de junio de 2017, la Secretaría de Movilidad recomienda establecer la política tarifaria a ser aplicada en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, con los principios, objetivos y estructura

tarifaria que los órganos y entidades metropolitanas deberán observar dentro de cada Subsistema; además de los parámetros que garanticen un servicio de transporte público confiable, seguro y de calidad.

**Que,** es necesario que en uso de las atribuciones legales y reglamentarias otorgadas al Distrito Metropolitano de Quito, en materia de transporte terrestre, se establezca la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, además de los indicadores para el fortalecimiento de la calidad del servicio, a ser fiscalizados por parte de la Autoridad, durante la prestación del mismo; y,

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 8, numeral 1 y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 322, 57, literal a) artículos 87, literal a) del Código Orgánico de Organización, Autonomía y Descentralización.

#### **EXPIDE:**

La siguiente **ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE LA POLÍTICA TARIFARIA APLICABLE EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO:**

#### **TÍTULO I GENERALIDADES**

**Artículo 1.- Objeto:** El objeto de la presente Ordenanza es establecer la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y los mecanismos para garantizar y fortalecer la confiabilidad, seguridad y calidad del servicio de transporte público en beneficio de los usuarios del mismo.

**Artículo 2.- Ámbito:** Las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza son de cumplimiento obligatorio por parte de los órganos y entidades metropolitanas que forman parte del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y de cada Subsistema que lo conforma, en el ámbito de sus competencias. Se sujetarán también a las disposiciones de la presente Ordenanza los usuarios del servicio de transporte público y los Operadores autorizados, con sus Conductores o Conductoras, a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, en los ámbitos intracantonal urbano, intracantonal rural e intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito.

**Artículo 3.- Definiciones:** Para efectos de aplicación de la presente Ordenanza, se observarán las siguientes definiciones:

- a) **Tarifa.-** Precio que por el servicio de transporte público de pasajeros paga el usuario.
- b) **Política tarifaria.-** Conjunto de principios, objetivos y restricciones que atiende el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en la definición de la estrategia tarifaria y la fijación de tarifas; así como los mecanismos y procedimientos asociados al recaudo de la tarifa al usuario.
- c) **Tarifa técnica referencial.-** Relación entre el costo total para la prestación del servicio y el número total de usuarios transportados, que permita cubrir los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores y agentes del sistema de transporte público.

- d) **Operador/Operadora.**- Persona jurídica, que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en la Ley, Reglamentos y demás normativa aplicable, haya obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros.
- e) **Pasajero/Usuario.**- Persona que utiliza un medio de transporte público para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el conductor.
- f) **Rutas.**- Recorrido legalmente autorizado a la transportación pública, considerando origen y destino.
- g) **Índices operacionales.**- Parámetros del servicio de transporte que determinan las rutas, frecuencias, intervalos, apertura y cierre de operación, así como flota vehicular.
- h) **Servicio de Transporte Intracantonal.**- Es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales), en las condiciones técnicas y operativas que la normativa establece.

**Artículo 4.- Competencia:** Es competencia del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en el ejercicio de su autonomía, establecer la política tarifaria a ser aplicada en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y establecer los mecanismos que considere necesarios para el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente.

## **TÍTULO II DE LA POLÍTICA TARIFARIA**

### **CAPÍTULO I ESTRUCTURA TARIFARIA**

**Artículo 5.- Principios:** En la fijación de tarifas que por prestación del servicio de transporte público los usuarios deberán cancelar en el DMQ, el Municipio, a través de sus entidades metropolitanas competentes, garantizará que su revisión y análisis previo se ajuste a los principios de:

1. Responsabilidad, generando políticas, regulaciones y controles para garantizar el cumplimiento de lo establecido en la Ley, reglamentos y normas técnicas aplicables al servicio.
2. Universalidad, garantizado el acceso al servicio que debe ofrecerse sin distinciones de ninguna naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución y leyes aplicables.
3. Accesibilidad a tarifas socialmente justas, garantizando el derecho que tienen todos los ciudadanos a su movilización.
4. Equidad, garantizando la prestación del servicio a los grupos de atención prioritaria de la misma forma y en las mismas condiciones que para el resto de pasajeros.
5. Comodidad, como parte del nivel de servicio que los operadores de transporte deben cumplir y acreditar de acuerdo con el marco jurídico vigente.
6. Continuidad, conforme las condiciones establecidas en los contratos de operación, permisos y autorizaciones concedidas a las operadoras de transporte.
7. Seguridad, garantizando la movilidad eficiente, mediante infraestructura vial y de servicios adecuados, que permita asegurar la integridad física de los usuarios.
8. Calidad, exigiendo el cumplimiento de los parámetros de niveles de servicio establecidos en el DMQ.

9. Estandarización, garantizando que los vehículos cumplan con las normas y reglamentos técnicos vigentes.
10. Medio Ambiente, promoviendo la aplicación de nuevas tecnologías que disminuyan la emisión de gases contaminantes; y,
11. Sostenibilidad, garantizando el debido balance entre el recaudo de tarifa al usuario y las compensaciones que puedan otorgarse al transporte público.

**Artículo 6.- Objetivos:** Las tarifas que por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros se fijan en el Distrito Metropolitano de Quito, deberán cumplir con los siguientes objetivos:

- a. Para el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del DMQ y autoridades metropolitanas competentes:
  1. Lograr una movilidad sostenible mediante la promoción y el fomento del uso del transporte público sobre el transporte privado.
  2. Garantizar la transparencia en la gestión del recaudo del sistema.
  3. Facilitar el uso del servicio de transporte público.
  4. Ofrecer un adecuado nivel de accesibilidad a los diferentes grupos de usuarios.
  5. Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de usuarios.
  6. Garantizar un buen nivel de servicio y la satisfacción de los usuarios.
- b. Para los Usuarios del servicio:
  1. Contar con un esquema de tarifas sencillo y comprensible que le permita conocer fácilmente el costo de su viaje.
  2. Minimizar el costo monetario de su viaje apoyado en un esquema tarifario para varios modos.
  3. Mejorar el nivel de servicio.
- c. Para los Operadores y/u Operadoras autorizadas a la prestación del servicio:
  1. Recibir los ingresos suficientes para cubrir la inversión, costos de operación y rentabilidad.
  2. Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de usuarios.
  3. Reducir los tiempos de abordaje de los usuarios, implementando las distintas formas de pago existentes.

**Artículo 7.- Esquema de tarifas.-** Los tipos de tarifa que podrán ser aplicadas dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del DMQ responderán a las características operacionales de cada uno de los Subsistemas que lo componen y a los principios de equidad, accesibilidad y bienestar social, brindando facilidad de uso a los usuarios.

En la fijación de la tarifa en cada uno de los Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros, se especificará el tipo conforme el siguiente esquema:

- a. **Tarifa plana o única:** Rubro o precio fijo por viaje, que permite al usuario del servicio realizar transbordos de forma independiente a la distancia recorrida. Su empleo puede limitarse a una ruta, un Subsistema o a una red completa de transporte público.
- b. **Tarifa variable por distancia de recorrido:** Rubro o precio diferencial de acuerdo al uso que se haga del servicio de transporte, determinada por la cantidad de kilómetros recorridos desde que se realiza la validación de acceso



a uno de los Subsistemas de transporte público hasta el momento en que se produce la salida del mismo.

- c. **Tarifa variable por etapas o transferencias:** Rubro o precio diferenciado en función del número de intercambios o transbordos que el usuario realice en cada viaje entre los Subsistemas de transporte público, durante un periodo de tiempo autorizado. Esta tarifa implica la integración tarifaria de los diferentes Subsistemas.
- d. **Tarifa por zona.-** Rubro o precio basado en el cobro por zonas, dividiendo la ciudad en zonas y realizando el cobro de acuerdo al número de zonas transitadas por el viajero.

El Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros implementará herramientas técnicas que promuevan la integración modal y tarifaria en el Distrito Metropolitano de Quito, las mismas que serán de cumplimiento obligatorio para los actores y entidades que forman parte de cada uno de los Subsistemas de Transporte, en el ámbito de sus competencias.

**Artículo 8.- Opciones de pago:** Para el cobro de la tarifa por la prestación del servicio en el DMQ, el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, los Operadores y las entidades que forman parte de cada Subsistema, en el ámbito de sus competencias, podrán implementar para disposición del usuario las siguientes formas de pago:

- a. Tarifas en efectivo
- b. Tarifas pre-pagadas, ya sea, mediante boletos de viaje o abonos diarios, semanales o mensuales que permiten cierto número de viajes o viajes ilimitados en una ruta, zona o en todo el Sistema y/o saldo almacenado en medios de pago electrónicos.

**Artículo 9.- Tarifa técnica.-** Previa la fijación de las tarifas que el usuario deberá pagar por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros por parte del Concejo Metropolitano, el Administrador del Sistema, acorde a la política tarifaria definida, ejecutará los procesos de actualización y revisión de la estructura de costos que permita calcular la tarifa técnica referencial en cada Subsistema y que cubra los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores y agentes del sistema de transporte público.

La estructura de costos para el cálculo de la tarifa técnica, deberá ser actualizada periódicamente con la información suministrada por los operadores, órganos y entidades metropolitanas, en función de las características del servicio y los objetivos de cada Subsistema de transporte.

**Artículo 10.- Tarifas Preferenciales:** En la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del DMQ, gozarán de atención preferente las personas con discapacidad, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes.

Conforme las disposiciones de orden constitucional y legal, tendrán derecho a tarifas preferenciales:

1. Personas con discapacidad;

2. Estudiantes de niveles básico y bachillerato, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación;
3. Niñas, niños y adolescentes, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación; y,
4. Personas mayores de 65 años.

Para efectos de control y acceso a la tarifa preferencial establecida para cada Subsistema, los usuarios deberán presentar obligatoriamente los documentos que justifiquen o acrediten su condición ante los operadores de transporte.

**Artículo 11.- Del Recaudo:** Las tarifas fijadas en el Sistema de Transporte Público de Pasajeros serán aplicables de lunes a domingo los 365 días del año, para lo cual los Operadores otorgarán información clara, veraz y oportuna a los usuarios del servicio sobre la fijación y el cobro de las tarifas dispuestas.

El Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, conforme las disposiciones legales vigentes, implementará un sistema único de recaudo con procesos de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos provenientes del cobro de la tarifa en cada uno de los Subsistemas de transporte.

## CAPÍTULO II DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE CONVENCIONAL

### Sección I Del servicio de transporte convencional urbano

**Artículo 12.- Fijación de tarifa:** Por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros convencional, en el ámbito intracantonal urbano del Distrito Metropolitano de Quito, los usuarios deberán cancelar la siguiente tarifa plana:

Subsistema	Tarifas*
Convencional Urbano	\$ 0,30

Las tarifas son fijadas en dólares de los Estados Unidos de América y no incluye valores por transbordos o transferencia.

**Artículo 13.- Tarifa preferencial:** En ejercicio de los principios de orden Constitucional y aquellos previstos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la tarifa preferencial se aplicará en todo el servicio de transporte público convencional intracantonal urbano del Distrito Metropolitano de Quito, presentando obligatoriamente los documentos que justifiquen o acrediten su condición y bajo las siguientes consideraciones:

- a. Las personas con discapacidad pagarán una tarifa preferencial de diez centavos de dólar de los Estados Unidos de América (0,10).
- b. Los estudiantes de los niveles básico y bachillerato, las niñas, niños, adolescentes y las personas mayores de 65 años, pagarán una tarifa preferencial de 50% de la tarifa establecida en el artículo precedente,

en los términos previstos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento general de aplicación.

**Sección II**  
**Del servicio de transporte convencional rural y combinado**

**Artículo 14.- Fijación de tarifa:** Por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, en el ámbito intracantonal rural e intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito, los usuarios deberán cancelar tarifas variables por distancia de recorrido, conforme el siguiente detalle:

RUTAS	TRAMOS	Tarifas*
Marín - La Salle - Cuarteles (Fajardo)	Marín – Conocoto	\$ 0,34
	Marín - La Salle	\$ 0,39
	Marín – Fajardo	\$ 0,49
	Marín – Cuarteles	\$ 0,51
Marín-San Pedro de Taboada-Cuarteles	Marín - San Pedro	\$ 0,42
	Girón - Puentes 2-8	\$ 0,42
	Marín – Cuarteles	\$ 0,51
Marín-Hospital Ontaneda Alta INFA-	Marín – Conocoto	\$ 0,34
	Marín – Innfa	\$ 0,39
	Marín - San Juan	\$ 0,42
	Marín – Ontaneda	\$ 0,48
Camal de Conocoto - El Girón	Girón - Puentes 2-8	\$ 0,42
	Girón - Camal de Conocoto	\$ 0,48

RUTAS	TRAMOS	Tarifas*
El Girón - El Tingo	GIRÓN – PUENTES	\$ 0,39
	GIRÓN - EL TRIÁNGULO	\$ 0,39
	GIRÓN - EL TINGO - LA RECTA	\$ 0,42
Marín - La Merced	MARÍN - PUENTE 2	\$ 0,30
	MARÍN - PUENTES 3 AL 9	\$ 0,34
	MARÍN - SAN RAFAEL - TRIANGULO	\$ 0,34
	MARÍN - LA RECTA	\$ 0,34
	MARÍN - EL TINGO	\$ 0,34
	MARÍN - ANGAMARCA	\$ 0,34
	MARÍN – ALANGASI	\$ 0,42
	MARÍN - LA MERCED	\$ 0,48
	LA MERCED - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,39
	LA MERCED - TRIÁNGULO /PUENTE 8	\$ 0,30
	PRADERAS - LA MERCED	\$ 0,34
	PRADERAS - ALANGASI HASTA EL PUENTE 8	\$ 0,42
	PRADERAS - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,48

	PRADERAS - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,60
	ILALO - LA MERCED	\$ 0,30
	ILALO - EL TINGO HASTA EL PUENTE 8	\$ 0,34
	ILALO - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,39
	ILALO - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,57
	LA MERCED - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,48
	ALANGASI - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,34
Marín - Las Palmeras	PALMERAS - ALANGASI	\$ 0,30
	PALMERAS - EL TINGO HASTA EL PUENTE 8	\$ 0,34
	PALMERAS - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,48
	PALMERAS - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,57
	LA COCHA - EL TRIANGULO PUENTE 8	\$ 0,30
	LA COCHA - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,34
	LA COCHA - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,48
	USHIMANA - SAN CARLOS - TRIANGULO PUENTE 8	\$ 0,30
	USHIMANA - SAN CARLOS - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,34
	USHIMANA-SAN CARLOS - PUENTE 2 QUITO	\$ 0,42
Marín - El Nacional	NACIONAL - PUENTE 2 MARÍN	\$ 0,60
	NACIONAL - GUANGOPOLO	\$ 0,30
	NACIONAL - EL TINGO HASTA EL PUENTE 8	\$ 0,36
	NACIONAL - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,48
	GUANGOPOLO - MARÍN	\$ 0,51
	GUANGOPOLO - PUENTES 7 AL 3	\$ 0,34

RUTAS	TRAMOS	Tarifas*
Marín - Pintag - San Alfonso	PLAYON - PUENTE 2	\$ 0,30
	PLAYON - PUENTE 3 AL 9	\$ 0,30
	PLAYON - TRIANGULO	\$ 0,30
	PLAYON - ESPE	\$ 0,36
	PLAYON - CASHAPAMBA	\$ 0,42
	PLAYON - ROSARIO	\$ 0,54
	PLAYON - PÍNTAG	\$ 0,54
San Alfonso - Pintag - Marín	PÍNTAG - ROSARIO	\$ 0,30
	PÍNTAG - CASHAPAMBA	\$ 0,36
	PÍNTAG - ESPE	\$ 0,36
	PÍNTAG - TRIANGULO	\$ 0,36
	PÍNTAG - PUENTE 9 AL 3	\$ 0,42
	PÍNTAG - PLAYÓN	\$ 0,54

TRAMOS	Tarifas*
--------	----------

QUINCHE	IGUIÑARO	\$ 0,30
QUINCHE	CHECA	\$ 0,30
QUINCHE	YARUQUI	\$ 0,42
QUINCHE	PIFO	\$ 0,57
QUINCHE	TUMBACO	\$ 0,72
QUINCHE	CUMBAYA	\$ 0,84
QUINCHE	MIRAVALLE	\$ 0,90
QUINCHE	QUITO	\$ 1,14
QUINCHE	LA ESPERANZA	\$ 0,30
QUINCHE	ASCASUBI	\$ 0,30
QUINCHE	CALDERA	\$ 0,30
QUINCHE	MONTESERRIN	\$ 0,30
QUINCHE	CUSUBAMBA	\$ 0,36
QUINCHE	OTON	\$ 0,60
QUINCHE	LA VICTORIA	\$ 0,30
QUINCHE	STA. MONICA	\$ 0,30
QUINCHE	BELLO HORIZONTE	\$ 0,36
IGUIÑARO	CHECA	\$ 0,30
IGUIÑARO	YARUQUI	\$ 0,30
IGUIÑARO	PIFO	\$ 0,42
IGUIÑARO	PUEMBO	\$ 0,42
IGUIÑARO	TUMBACO	\$ 0,57
IGUIÑARO	CUMBAYA	\$ 0,66
IGUIÑARO	QUITO	\$ 1,02
CHECA	YARUQUI	\$ 0,30
CHECA	PIFO	\$ 0,42
CHECA	PUEMBO	\$ 0,42
CHECA	TUMBACO	\$ 0,57
CHECA	CUMBAYA	\$ 0,66
CHECA	MIRAVALLE	\$ 0,78
CHECA	QUITO	\$ 0,93
YARUQUI	PIFO	\$ 0,30
YARUQUI	PUEMBO	\$ 0,30
YARUQUI	TUMBACO	\$ 0,42
YARUQUI	CUMBAYA	\$ 0,50
YARUQUI	MIRAVALLE	\$ 0,57
YARUQUI	QUITO	\$ 0,81
PIFO	PUEMBO	\$ 0,30
PIFO	TUMBACO	\$ 0,30
PIFO	CUMBAYA	\$ 0,36
PIFO	MIRAVALLE	\$ 0,50
PIFO	QUITO	\$ 0,66
PUEMBO	TUMBACO	\$ 0,30
PUEMBO	CUMBAYA	\$ 0,36

PUEMBO	MIRAVALLE	\$ 0,50
PUEMBO	QUITO	\$ 0,66
TUMBACO	CUMBAYA	\$ 0,30
TUMBACO	MIRAVALLE	\$ 0,30
TUMBACO	QUITO	\$ 0,45
CUMBAYA	MIRAVALLE	\$ 0,30
CUMBAYA	QUITO	\$ 0,34
MIRAVALLE	QUITO	\$ 0,30
TANDA	QUITO	\$ 0,36
COMUNA	QUITO	\$ 0,45
CUSUBAMBA	MONTESERRIN	\$ 0,30
CUSUBAMBA	CALDERA	\$ 0,30
CUSUBAMBA	ASCASUBI	\$ 0,30
CUSUBAMBA	LA ESPERANZA	\$ 0,30
CUSUBAMBA	QUINCHE	\$ 0,36

RUTAS		Tarifas*
	QUITO - GUAYLLABAMBA	\$ 0,66
	QUITO - COCOTOG	\$ 0,42
	FLORESTA - CUMBAYA	\$ 0,30
Ofelia - Calacali	Ofelia - Calacali	\$ 0,65
	Cotocollao - Calacali	\$ 0,50
	Pomasqui - Calacali	\$ 0,36
	San Antonio - Calacali	\$ 0,30
Ofelia- La Pampa	Ofelia- La Pampa	\$ 0,48
	Cotocollao - La Pampa	\$ 0,42
	Pomasqui - La Pampa	\$ 0,30
Ofelia- Pomasqui	Ofelia- Pomasqui	\$ 0,36
	Cotocollao - Pomasqui	\$ 0,30
Ofelia - San Antonio	Ofelia - San Antonio	\$ 0,48
	Cotocollao - San Antonio	\$ 0,42
	Pomasqui - San Antonio	\$ 0,30
	Recorridos intermedios	\$ 0,30
Caspigasi-Miraflores- Panecillo		\$ 0,58
	Caspigasi - San Carlos	\$ 0,50
	Caspigasi - Pomasqui	\$ 0,36
	Caspigasi - San Antonio	\$ 0,30
	San Antonio - San Carlos	\$ 0,42
	Miraflores - Condado	\$ 0,30
	Miraflores - Pomasqui	\$ 0,36
	Miraflores - San Antonio	0,48
Ofelia- La Pampa	Ofelia- La Pampa	\$ 0,48

	Cotocollao - La Pampa	\$ 0,42
	Pomasqui - La Pampa	\$ 0,30
Ofelia- Pomasqui	Ofelia- Pomasqui	\$ 0,36
	Cotocollao - Pomasqui	\$ 0,30
Ofelia - San Antonio	Ofelia - San Antonio	\$ 0,48
	Cotocollao - San Antonio	\$ 0,42
	Pomasqui - San Antonio	\$ 0,30
	Recorridos intermedios	\$ 0,30

Las tarifas son fijadas en dólares de los Estados Unidos de América y no incluye valores por transbordos o transferencia.

Para el caso de los recorridos intermedios, es decir, aquellos tramos internos comprendidos dentro de una ruta y que no son detallados en el cuadro precedente, se establece una tarifa por la prestación del servicio de treinta (0,30) centavos de los Estados Unidos de América.

**Artículo 15.- Tarifa preferencial:** En ejercicio de los principios de orden Constitucional y aquellos previstos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la tarifa preferencial se aplicará en todo el servicio de transporte público intracantonal rural e intercantonal combinado del Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito.

Las personas con discapacidad, los estudiantes de los niveles básico y bachillerato, las niñas, niños, adolescentes y las personas mayores de 65 años, pagarán una tarifa preferencial de 50% de las tarifas establecidas en el artículo precedente, en los términos previstos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento general de aplicación.

### Sección III

#### Revisión tarifaria

**Artículo 16.- Periodicidad de revisión:** Para el Subsistema de transporte convencional, la revisión de la tarifa se efectuará de manera bianual, tomando como línea base la tarifa vigente a la fecha, con todas las variables económicas que la compongan y siguiendo los lineamientos de la política tarifaria aquí establecida. En caso que de esta revisión resultare una propuesta de modificación, el Administrador del Sistema pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano el informe respectivo para su resolución, al amparo de las disposiciones legales aplicables.

Previa su modificación, de ser el caso, se garantizará la debida socialización, implementando mecanismos de diálogo con los actores que forman parte de este Subsistema.

## CAPÍTULO II DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE METROBUS Q

**Artículo 17.- Fijación de tarifa:** Por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros ofertado dentro del Subsistema de Transporte Metrobús-Q, con sus troncales y alimentadores, los usuarios deberán cancelar la siguiente tarifa plana:

**a. Rutas intracantonales urbanas, troncales y alimentadoras:**

Servicios	Tarifas*
Regulares	\$ 0,30
Expresos	\$ 0,60
Nocturnos	\$ 0,60

**b. Rutas Intracantonales combinadas, alimentadoras:**

Rutas	Tramos	Tarifa
Terminal Ofelia - Calacali	Terminal Ofelia - Calacali	\$ 0,35
	Terminal Ofelia - Pomasqui	\$ 0,06
	Terminal Ofelia - San Antonio	\$ 0,18
Calacali-Terminal Ofelia	Calacali-Terminal Ofelia	\$ 0,65
San Antonio - Terminal Ofelia	San Antonio - Terminal Ofelia	\$ 0,48
La Pampa - Terminal Ofelia	La Pampa - Terminal Ofelia	\$ 0,48
Pomasqui - Terminal Ofelia	Pomasqui - Terminal Ofelia	\$ 0,36
	Recorridos intermedios	\$ 0,30
Terminal Ofelia - Calderón	Terminal Ofelia - Calderón	\$ 0,06
Terminal Ofelia - Zabala	Terminal Ofelia - Zabala	\$ 0,06
Calderón - Terminal Ofelia	Calderón - Terminal Ofelia	\$ 0,36
Zabala - Terminal Ofelia	Zabala - Terminal Ofelia	\$ 0,36
	Recorridos intermedios	\$ 0,30
Terminal Río Coca - San Juan	Terminal Río Coca - San Juan	\$ 0,12
San Juan - Terminal Río Coca	San Juan - Terminal Río Coca	\$ 0,42
Terminal Río Coca - Llano Grande	Terminal Río Coca - Llano Grande	\$ 0,06
Llano Grande - Terminal Río Coca	Llano Grande - Terminal Río Coca	\$ 0,36
Terminal Río Coca - Zabala	Terminal Río Coca - Zabala	\$ 0,06
Zabala - Terminal Río Coca	Zabala - Terminal Río Coca	\$ 0,36
	Recorridos intermedios	\$ 0,30

Las tarifas son fijadas en dólares de los Estados Unidos de América e incluye transbordos y transferencias realizadas por el usuario dentro del Subsistema de Transporte Metrobús-Q.

**Artículo 18.- Tarifa preferencial:** En ejercicio de los principios de orden Constitucional y aquellos previstos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la tarifa preferencial se aplicará en todo el Subsistema de transporte colectivo en corredores viales exclusivos Metrobus-Q, incluyendo sus troncales y alimentadores, presentando obligatoriamente los documentos que justifiquen o acrediten su condición y bajo las siguientes consideraciones:



- c. Las personas con discapacidad pagarán una tarifa preferencial de diez centavos de dólar de los Estados Unidos de América (0,10).
- d. Los estudiantes de los niveles básico y bachillerato, las niñas, niños, adolescentes y las personas mayores de 65 años, pagarán una tarifa preferencial de 50% de la tarifa establecida en el artículo precedente.
- e. Las personas con discapacidad visual del 100% tendrán acceso gratuito al Subsistema.

**Artículo 19.- Periodicidad de revisión:** Para el Subsistema de transporte Metrobus-Q, la revisión de la tarifa se efectuará de manera bianual, tomando como línea base la tarifa vigente a la fecha, con todas las variables económicas que la compongan y siguiendo los lineamientos de la política tarifaria aquí establecida.

En caso que de esta revisión resultare una propuesta de modificación, el Administrador del Sistema pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano el informe respectivo para su resolución, al amparo de las disposiciones legales aplicables.

**Artículo 20.- Equilibrio económico financiero.-** La entidad responsable de la administración del Subsistema de Transporte Metrobús-Q, garantizará el equilibrio económico financiero de la operación en cada corredor implementado o a ser implementado dentro del Distrito Metropolitano de Quito, que garantice el acceso a tarifas socialmente justas para los usuarios del servicio.

### **TÍTULO III DE LA CONFIABILIDAD, SEGURIDAD Y CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO**

**Artículo 21.- Planificación del transporte público:** La planificación del servicio de transporte público deberá atender a los criterios de accesibilidad, máxima cobertura en el territorio, calidad en la prestación del servicio, disponibilidad de flota, información de rutas y frecuencias, capacitación a operadores, innovación tecnológica, mejoramiento en los mecanismos de recaudo y atención efectiva a la denuncias, quejas y peticiones de los usuarios, garantizando un servicio confiable, seguro y de calidad.

**Artículo 22.- Carriles exclusivos:** Para garantizar la confiabilidad, seguridad y calidad del servicio de transporte público, de conformidad al ordenamiento legal vigente, la Autoridad deberá planificar, implementar y controlar el uso de los carriles exclusivos del transporte público, cuyos espacios son reservados para el tránsito del transporte público de pasajeros y vehículos de emergencias.

**Artículo 23.- Indicadores de calidad:** Sin perjuicio de los parámetros de calidad que las Operadoras deben garantizar conforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la normativa local, para el mejoramiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en los ámbitos intracantonal urbano, intracantonal rural e intracantonal combinado del Distrito Metropolitano de Quito, las Operadoras, con sus conductores, conductoras y personal administrativo, de los Subsistemas de transporte público de pasajeros, aplicarán obligatoriamente los siguientes parámetros de calidad del servicio:

1. Garantizar un buen trato al usuario, debiendo el Operador y su personal administrativo, verificar el nivel de atención brindado durante la prestación del

- servicio. Para su evaluación el Administrador del Sistema implementará herramientas de atención prioritaria de requerimientos, quejas y denuncias a través de páginas web y/o aplicativos móviles.
2. Respeto a los límites de velocidad durante la conducción, en los términos previstos en la Ley y su reglamento de aplicación. El Administrador, a través de los órganos o entidades metropolitanas competentes, implementará sistemas tecnológicos que permitan y faciliten la evaluación del cumplimiento de este parámetro de forma mensual.
  3. Cumplimiento de los índices operacionales consignados en los respectivos Contratos de Operación suscritos con el Administrador del Sistema, por parte de los Operadores, Conductores y Conductoras, y, personal administrativo a bordo de la unidad. Para su evaluación el Administrador del Sistema considerará las condiciones operativas en las que se brinda el servicio e implementará herramientas de atención prioritaria de quejas y denuncias a través de páginas web y/o aplicativos móviles.
  4. Cumplimiento en la programación de los servicios de transporte consignados en los Contratos de Operación suscritos con el Administrador del Sistema, por parte de los conductores, conductoras y personal administrativo a bordo. Para su control y evaluación, los Operadores deberán implementar sistemas de información al usuario en los buses destinados a la prestación del servicio, autorizados previamente por el Administrador del Sistema.
  5. Garantizar la satisfacción del usuario durante la prestación del servicio, debiendo medir su percepción a través de encuestas efectuadas de forma trimestral por parte del Administrador del Sistema o su delegado.
  6. Respeto a las paradas por parte de los conductores y/o conductoras designadas, para el embarque y desembarque de pasajeros. Para el debido control y evaluación del presente parámetro, la Municipalidad proveerá de módulos de paradas y/o la debida señalización horizontal y vertical en los puntos que correspondan a lo largo de la red vial.
  7. Garantizar la debida limpieza, interna y externa, de las unidades habilitadas a la prestación del servicio. Las Operadoras y propietarios deberán presentar ante el Administrador del Sistema un protocolo o manual de procedimientos que especifique las actividades para garantizar una correcta limpieza de sus unidades.
  8. Aprobación de la Revisión Técnica Vehicular (RTV), en los términos previstos en la Ley, su Reglamento de aplicación y ordenanzas metropolitanas vigentes, cuya verificación del certificado vigente se efectuará por parte de la Autoridad de manera trimestral, semestral y anual, respetando la calendarización establecida.
  9. Mejoramiento de los estándares de conducción en los términos definidos por la Ley e instrumentos emitidos por el Administrador del Sistema. La evaluación del presente parámetro será de forma aleatoria. Para la habilitación de conductores y/o conductoras por parte de la Operadora se deberá exigir previamente el certificado de conducción defensiva emitido por las entidades debidamente autorizadas por el Administrador del Sistema.

**Artículo 24.- Planes de mantenimiento.-** Las Operadoras están obligadas a presentar al Administrador del Sistema, bajo los lineamientos y requisitos previamente establecidos, sus planes anuales de mantenimiento preventivo de las unidades vehiculares autorizadas a la prestación del servicio.

**Artículo 25.- Evaluación y fiscalización:** Para el debido control y evaluación de los parámetros de calidad consignados en el artículo precedente, el Administrador del Sistema implementará herramientas de atención prioritaria de quejas y denuncias a través de páginas web y/o aplicativos móviles, y dispondrá además de la implementación de equipos tecnológicos en las unidades autorizadas a la prestación del

servicio, sin perjuicio de los procesos de fiscalización mensual que se ejecuten a través de sus órganos o dependencias metropolitanas.

El incumplimiento de los parámetros de calidad establecidos, acarrea la imposición de las sanciones previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el ordenamiento metropolitano vigente, sin perjuicio del régimen de sanciones y multas unificado que se establezca en los Contratos de Operación para cada subsistema.

## DISPOSICIONES GENERALES

**Primera:** Los valores fijados por concepto de tarifa en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros son de observancia obligatoria y de fiel cumplimiento por parte de las y los usuarios del servicio, y, las Operadoras con sus Conductores o Conductoras y personal operativo, autorizadas a la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito.

La inobservancia de las tarifas fijadas acarrea la imposición de las sanciones previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Código Integral Penal y el Contrato de Operación respectivo.

**Segunda:** Para la obtención de las tarifas técnicas aplicables en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, la Secretaría de Movilidad, en calidad de Administradora del Sistema, ejecutará los procesos de actualización que permitan la revisión de la estructura de costos en la periodicidad establecida para cada Subsistema en la presente Ordenanza, para evitar descompensaciones en el ingreso de los concesionarios que pueda producir déficit en la calidad de servicio.

Para el efecto, mediante acto administrativo, dispondrá, a los órganos y entidades metropolitanas que forman parte del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, proporcionar la información necesaria para actualizar el modelo de cálculo de la tarifa técnica para cada Subsistema.

**Tercera:** Para la ejecución de la presente Ordenanza, encárguese a la Secretaría de Movilidad y sus entidades adscritas, el control y fiscalización del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**Primera:** Las tarifas que por la prestación del servicio de transporte público los usuarios deberán pagar dentro de los Subsistemas de Transporte Público Metro de Quito y Subsistema de transporte por cable, funiculares y medios similares, Quito Cables, serán fijadas por el Concejo Metropolitano de forma previa a su entrada en operación, conforme la política tarifaria establecida en la presente Ordenanza Metropolitana.

**Segunda:** En el plazo máximo de noventa (90) días, contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad informará a los Operadores de Transporte Público de Pasajeros del Subsistema de Transporte Convencional, las entidades autorizadas a brindar la capacitación a los conductores y/o conductoras para la obtención del certificado de conducción defensiva, que certifique el mejoramiento de los estándares de conducción en el DMQ.

Para el efecto, se establecerán plazos y cronogramas que garantice la capacitación de todos los conductores y conductoras contratados por las Operadoras autorizadas a la

prestación del servicio, como un requisito administrativo previo a su habilitación como conductor de transporte de pasajeros en el Distrito.

**Tercera:** Encárguese a la Secretaría de Movilidad para que en el plazo de sesenta (60) días, contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, emita mediante Resolución Administrativa, el Instructivo para la ejecución de las fiscalizaciones, evaluaciones y calificación de las Operadoras de transporte público de pasajeros del Subsistema de transporte Convencional que garanticen la confiabilidad, seguridad y calidad del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito.

#### **DISPOSICIÓN DEROGATORIA:**

**ÚNICA:** Deróguese y déjese sin efecto la Ordenanza Metropolitana No. 054 sancionada el 02 de abril de 2015, mediante la cual se fija la Tarifa Preferencial para Personas con Discapacidad en el Transporte Público de Pasajeros en el Ámbito Intracantonal Urbano del Distrito Metropolitano de Quito, así como cualquier ordenanza, resolución o acto administrativo por el cual se hayan fijado valores para el cobro de la tarifa por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito.

#### **DISPOSICIÓN FINAL**

La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción sin perjuicio de su publicación.

Dado y firmado en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano de Quito.