

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
21 DE JUNIO DE 2017**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los veintiún días del mes de junio del año dos mil diecisiete, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, siendo las 09h17 se instalan en sesión extraordinaria, los Concejales miembros de la comisión: Lcdo. Sergio Garnica Ortiz; Abg. Eduardo Del Pozo; y, Lic. Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

Se registra la asistencia de los siguientes funcionarios municipales: Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad; Abg. Jofre Cadena, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Sr. Julio Puga, funcionario de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Sr. Rubén Lozano, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros; Sres. Mónica Gallegos y Fernando Arias, funcionarios del despacho del Concejal Eddy Sánchez; Sras. Ana Zambrano y Mariela Choez, funcionarias del despacho del Concejal Sergio Garnica; Sras. Susana Añasco y Sofía Merino, funcionarias del despacho del Concejal Eduardo Del Pozo; Abg. Ángel Armijos, funcionario del despacho de la Concejala Daniela Chacón Arias; Sres. Jorge Caicedo y Juan Paredes, funcionarios del despacho del Concejal Patricio Ubidia.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario, da lectura al orden del día el mismo que es aprobado por lo que se procede con su tratamiento:

- 1. Comisión general para recibir a los representantes de la Empresa de Transporte TRANSLATINOS, quienes expondrán aspectos inherentes a la aplicabilidad de las Disposiciones Transitorias Primera y Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 0194, sancionada el 28 de febrero de 2012.**

Ingresan a la sala de sesiones los señores Jorge Yánez Venegas, Jorge Yánez Romero, Edgar Pérez; y, Manuel Chiriboga; representantes de las compañías TRANSLATINOS S.A., y, Nacional de Transporte (09h20)

Jorge Yánez Venegas, representante de la compañía TRANSLATINOS S.A.: Señala que la Ordenanza Metropolitana No. 194 tiene vicios de inconstitucionalidad en su concepción jurídica, en tal virtud han presentado una comunicación el 6 de junio haciendo referencia a varios artículos de la Constitución y de la Ley de Compañías. Además exhortan a los miembros de la Comisión para que a su vez exhorten a los miembros de la Secretaría de Movilidad para que se disponga que quede insubsistente una resolución administrativa donde se prohíbe que los contratos normales de operación por diez años, tengan vigencia a

partir del mes de agosto, al ser un acto que lastima el aspecto jurídico de las sociedades mercantiles, solicitan que se presente un informe para que se proceda con la reforma de la Ordenanza Metropolitana No. 0194 en su parte pertinente, en la que determina la acción que prohíbe el normal desenvolvimiento de las organizaciones en su aspecto societario. Pide además que se haga un solo cuerpo jurídico de ordenanzas, se unan las Ordenanzas Metropolitanas No. 247, 138, 238, 194 y se haga un sólo cuerpo legal para tener una base legal para el tema de inversiones. Además solicita que se exhorte a la entidad correspondiente para que se proceda de inmediato con la suscripción de los contratos de las operadoras que aún no lo han hecho ya que eso lesiona a miles de transportistas que no han hecho la correspondiente apelación creyendo en la buena fe de las organizaciones.

La comunicación de 6 de junio de 2017 se adjunta al acta como anexo No. 1.

Dr. Xavier Abad, asesor legal de la Compañía TRANSLATINOS S.A.: Señala que el problema de fondo es que a partir del 12 de marzo de 2012, al entrar en vigencia la Ordenanza No. 194, el Concejo Metropolitano proyecta una ordenanza proyectada a ordenar de mejor manera el tránsito y el transporte sin embargo se extralimita porque en esa Ordenanza se regula y se legisla sobre ámbitos que no le competen al gobierno municipal, ni a la Secretaría de Movilidad y la Empresa de Transporte de Pasajeros. Señala que la norma lleva 5 años de vigencia y no ha logrado cumplir el objetivo para el cual fue creada.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Agradece la intervención de los representantes de las Compañías TRANSLATINOS S.A., y Nacional de Transporte.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Respecto a la exposición de los representantes de las operadoras señala que a finales del año anterior, para efectos de renovación de los contratos de operación se procedió a la verificación de los requisitos que establecen las ordenanzas metropolitanas y entre esas están las condiciones establecidas en la ordenanza metropolitana No. 194, se ha procedido al análisis individual de cada una de las operadoras.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Señala que habiendo un riesgo de orden jurídico, los transportistas plantean la posibilidad de elaborar una codificación de la normativa para ponerla a consideración inicialmente de la Secretaría de Movilidad y también una propuesta de reforma a la ordenanza que armonice con la norma jerárquica superior. Se podría generar una comunicación para los transportistas, en el sentido de que generen esa iniciativa y puedan discutirla en la Comisión, previo análisis de la Secretaría

de Movilidad y que a su vez esta dependencia establezca las mesas de diálogo que sean necesarias.

Resolución:

La Comisión de Movilidad en sesión extraordinaria realizada el miércoles 21 de junio de 2017, luego de recibir en comisión general a los representantes de la Compañía Latinos TRANSLATINOS S.A., y de la Compañía Nacional de Transporte, para presentar una apelación administrativa inherente a la aplicabilidad de las Disposiciones Transitorias Primera y Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 0194, sancionada el 28 de febrero de 2012; **resolvió**, de acuerdo a lo ofrecido por los señores transportistas en la sesión referida, receptar la propuesta de proyecto de Ordenanza, como iniciativa en el Legislativo, previo análisis de la Secretaría de Movilidad, dependencia que establecerá y convocará a las respectivas mesas de diálogo para discutir el indicado proyecto.

- 2. Segunda discusión del proyecto de Ordenanza Metropolitana para el fortalecimiento de la calidad en la Prestación del Servicio y Establecimiento de la Política Tarifaria aplicable al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; y, resolución al respecto.**

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Realiza la presentación del proyecto de Ordenanza Metropolitana para el fortalecimiento de la calidad en la Prestación del Servicio y Establecimiento de la Política Tarifaria aplicable al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito. Señala que de acuerdo a la presentación que se efectuó hace algunas semanas sobre la política tarifaria, esta ordenanza ha sido generada como producto de las mesas de diálogo que se mantuvo con los actores del sistema de transporte público, tanto las operadoras como la ciudadanía, actores importantes del Concejo Metropolitano así como la Secretaría de Ambiente, la Agencia Metropolitana de Control de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros que han participado en la elaboración del texto que será puesto en conocimiento de la Comisión hoy. Procede a dar lectura al texto de la ordenanza con el fin de que expongan las observaciones al proyecto los miembros de la Comisión.

Respecto a la exposición de motivos señala que contiene y hace alusión a la resolución del año 2003 por la cual se fijó la tarifa que se encuentra vigente a la presente fecha, los resultados de la consultoría para la estructuración de un modelo tarifario del sistema metropolitano que es lo que se ha presentado el comisiones anteriores donde se podía apreciar cuál es la estructura de costos de los sistemas de transporte, la fórmula y el

modelo por el cual se calcula además la tarifa técnica que sirve como base para entablar las mesas de diálogo. Además se ha citado el trabajo hecho respecto a la mesa de calidad de servicio, el trabajo respecto a la mesa de calidad de servicio, el trabajo hecho respecto al análisis financiero y la participación ciudadana que se llevó a cabo con los distintos actores, tanto del ámbito rural y urbano que ha servido como base, no sólo para establecer la política tarifaria aplicable en el Distrito Metropolitano sino también para establecer los mecanismos que permitan el mejoramiento de la calidad de los servicios. En los considerandos se ha citado la Constitución, el COOTAD, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Resolución del Consejo Nacional de Competencias, la resolución de 2003 por la cual se fijaron las tarifas que se encuentran vigentes a la fecha; la Ordenanza Metropolitana No. 194 que habla del Sistema Metropolitano de Transporte Público, la Resolución No. 047 por la cual se creó el Plan de Fortalecimiento y finalmente los informes técnicos emitidos por la Secretaría de Movilidad como sustento del texto propuesto hoy.

Señala que se ha dividido el proyecto de ordenanza en 4 títulos importantes, procede a dar lectura al articulado del proyecto de ordenanza.

El proyecto de ordenanza se adjunta al acta como anexo No. 2.

Los concejales miembros plantean sus observaciones y solicitan a la Secretaría de Movilidad que procese las mismas.

Concejala Daniela Chacón: Presenta una propuesta de texto sustitutivo del título tercero de la propuesta de Ordenanza, misma que no fue acogida en el seno de la Comisión; sin embargo, se acuerda que se revisará esta propuesta entre el primer y segundo debate de la propuesta de Ordenanza. La Concejala Chacón solicita que este particular conste en el dictamen de la Comisión.

Las observaciones planteadas por la Concejala Daniela Chacón se adjuntan al acta como anexo No. 3.

El proyecto de ordenanza con las observaciones procesadas se adjunta al acta como anexo No. 4.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Eleva a moción que el texto propuesto por la Concejala Daniela Chacón sea tratado en sesión de la Comisión luego del primer debate, incorporar lo que se deba incorporar en la ordenanza y lo que no, que vaya a un reglamento.

Por secretaría se toma votación de la moción planteada por el Concejal Sánchez:

Sesión	A favor	En contra	Blanco	Ausente
Eddy Sánchez	1			
Daniela Chacón	1			
Sergio Garnica	1			
Eduardo del Pozo	1			
Patricio Ubidia				1
Votación total:	4			1

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Eleva a moción que se emita dictamen favorable de Comisión para que vaya a primer debate el proyecto de ordenanza, insistiendo que podemos seguir enriqueciendo, modificando el contenido de esta ordenanza entre el primero y segundo debate, sobre todo entendiendo que los plazos no dan para hacer una tercera discusión en la Comisión, la fecha tope de esto es el 30 de junio.

Concejal Sergio Garnica: Apoya la moción.

Por Secretaría se toma votación de la moción planteada por el Concejal Sánchez:

Sesión	A favor	En contra	Blanco	Ausente
Eddy Sánchez	1			
Daniela Chacón	1			
Sergio Garnica	1			
Eduardo del Pozo	1			
Patricio Ubidia				1
Votación total:	4			1

Resolución:

La Comisión de Movilidad, luego de conocer y analizar el expediente, en sesión extraordinaria realizada el 21 de junio de 2017 y con fundamento en los artículos 55 literal f), 57, literal a), 87 literales a) y q), 130, 137 y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, acogiendo las observaciones propuestas por las y los Concejales, así como en los informes que conforman el expediente, emite **DICTAMEN FAVORABLE**, para que el Concejo Metropolitano conozca el proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.

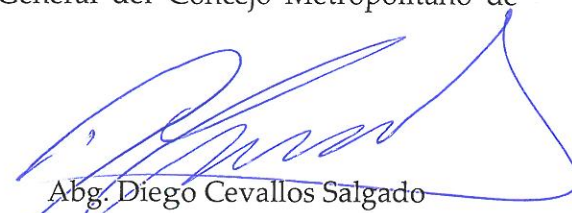
Además, sobre la propuesta planteada por la Concejala Daniela Chacón, en relación al texto sustitutivo del título tercero de la propuesta de Ordenanza, misma que no fue

acogida en el seno de la Comisión; se acuerda hacer constar en el dictamen de la Comisión este particular, señalando que se revisará su propuesta entre el primer y segundo debate del proyecto de Ordenanza.

Siendo las 12h00, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.



Lic. Eddy Sánchez
**Presidente de la Comisión
de Movilidad**



Abg. Diego Cevallos Salgado
**Secretario General del Concejo
Metropolitano de Quito**

Marisela C. /

ANEXO 1

Quito 06 de junio del 2017

SR. EDY SANCHEZ

CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLIATANO DE QUITO Y PRESIDENTE DE LA COMISION DE MOVILIDAD

Presente.-

Ante usted respetuosamente los suscritos administradores de las compañías Latinas Translatinos y Compañía Nacional de Transporte manifestamos y solicitamos lo siguiente:

ANTECEDENTE

Se presume que por una mala interpretación del Marco Jurídico vigente, los señores ejecutivos de la Secretaría de Movilidad aducen una hipotética supremacía jurídica de la Ordenanza Nº 194, la misma que lesiona la vigencia de las normas legales establecidas, en tal virtud su aplicación como se pretende no es correcta, por lo que acudimos en primera instancia ante su autoridad administrativa para que se digne brindar su ilustrada interpretación jurídica, en tal virtud los señores ejecutivos de la Secretaría de Movilidad rectifiquen su procedimiento.

1. Enumeraremos varios artículos de la Constitución de la República del Ecuador, la Ley de Compañías, que consideramos tienen relación con nuestra petición

- a. El Art. 425 que determina el orden jerárquico de aplicación a las normas legales para todos los ecuatorianos.
- b. El Art. 426 señala que todas las personas, autoridades e instituciones están sujetas a la Constitución de la República del Ecuador.
- c. Art. Nº 326 numeral 10 determina que se adoptara el dialogo social para la solución de conflictos
- d. Art. Nº 319 reconoce las diversas formas de Organización de la Producción en la Economía entre otras las Comunitarias, Cooperativas, Empresariales públicas o privadas, Asociativas, Familiares, Autónomas y Mixtas.
- e. Art. Nº 230 numeral 3 en el ejercicio de servicio público se prohíbe las acciones de discriminación de cualquier tipo.
- f. El Art. Nº 226 "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 le 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" lo subrayado es copia textual.
- g. El Art. Nº 96 señala que se reconoce todas las formas de organización de la sociedad, como expresión de la soberanía popular para desarrollar procesos de autodeterminación.
- h. El Art. Nº 83 numeral 1 son deberes y responsabilidades de todos los ecuatorianos acatar y cumplir el mandato de la Constitución.
- i. El Art. 76 numerales 1, 7 literales a), b), c), h) y l) "Las resoluciones de los poderes públicos deberán ser motivadas. No habrá motivación si en la resolución no se enuncian las normas o principios jurídicos en que se funda y no se explica la pertinencia de su aplicación a los antecedentes de hecho. Los actos administrativos, resoluciones o fallos que no se encuentren debidamente motivados se consideraran nulos. Las servidoras o servidores responsables serán sancionados." lo subrayado es copia textual.
- j. El Art. 66 numerales 4, 6, 13, 15 que hablan del derecho a la igualdad, opinar, asociarse y desarrollar actividades económicas.
- k. El Art. 11 numeral 2 que habla de la igualdad y gozo de los mismos derechos y oportunidades, numeral 4 que dice ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales.

2. Nos permitimos poner en su conocimiento de igual manera determinados artículos de la Ley de Compañías que de conformidad con el marco jurídico es la que regula exclusivamente la actividad societaria de las compañías de cualquier índole, **donde explícitamente no se prohíbe la denominada concentración de capital y concentración de poder; y peor aún se establece metodologías para que Gobiernos autónomos o descentralizados tengan facultades o injerencia administrativa sobre las sociedades mercantiles.**

- a. El Art. 143 Habla de la definición de las aportaciones de los accionistas
- b. El Art. 161 Determina la clase de aportaciones
- c. El Art. 178 Determina la calidad y derechos de los accionistas

10:30
07. JUNIO. 2017.

Rk. JUAN L.
DR. FELIPE ARANDA

Recibido
07/06/2017 10:30
www.TRANSLATINOS.com

- d. El Art. 189 Dispone la inscripción y transferencia de acciones y en el último párrafo dice "Prohibase establecer requisitos o formalidades para la transferencia de acciones que no estuvieren expresamente señalados en esta Ley, y cualquier estipulación estatutaria o contractual que los establezca no tendrá valor alguno" lo subrayado es copia textual.
- e. El Art. 191 Permite y faculta la libre negociación de acciones (*en tal virtud cualquier persona natural podrá adquirir el número de acciones.*)
- f. El Art. 210 Faculta el derecho al voto de conformidad con sus acciones pagadas.
- g. El Art. 230 Señala que la Junta General es el órgano supremo de las sociedades.
- h. El Art. 231 Faculta para que la Junta General como órgano supremo pueda nombrar, remover, reelegir indefinidamente a sus administradores de conformidad con sus estatutos
- i. El Art. 241 Determina con claridad la mayoría decisoria de conformidad con el capital de cada persona natural.

PETICIÓN

Por lo expuesto se dignaran aceptar que la presente petición es una apelación administrativa de primera instancia, para que de conformidad con las atribuciones y la embestidura que usted tiene se dignara entregar su criterio apegado al marco legal, para que los señores ejecutivos de la Secretaría de Movilidad vean o revisen su disposición y se proceda a la suscripción y entrega de los Contratos de Operación a las compañías y cooperativas legalmente constituidas de conformidad con la Ley de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

Reconocemos que los Gobiernos Municipales de conformidad con el artículo N° 264 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador determina la capacidad de: "Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal" lo subrayado es copia textual; lo cual debe estar enmarcado en la Ley Orgánica de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

Se dignará aceptar que para exponer con mayor claridad el tema se dignará disponer que nos reciban en comisión general en la Comisión de Movilidad por ser un tema de urgente solución en la próxima reunión.

Notificaciones recibiremos en Calle S48 F y Línea Férrea entrada principal al Beaterio diagonal a las Bombonas de Petrocomercial, o las direcciones de correo electrónico jorgeyanez@translatinos.com y jorgeyanezjr@translatinos.com.

Atentamente


Sr. Jorge Yáñez Venegas
PRESIDENTE EJECUTIVO
TRANSLATINOS S.A.
CEL: 0992009367


Ing. Jorge Yáñez Romero
GERENTE GENERAL
TRANSLATINOS S.A.
CEL: 0992009511


Sr. Edgar Pérez
PRESIDENTE EJECUTIVO
COMPAÑÍA NACIONAL DE TRANSPORTE


Dr. Manuel Chiriboga
GERENTE GENERAL
COMPAÑÍA NACIONAL DE TRANSPORTE

Handwritten mark

ANEXO 2

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 (SMTPPQ) 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 EPMTQP 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, entablado 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 Estados 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 Público 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 fijen 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*
--------	----------

X

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

4

	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:

f

a. Rutas intracantoniales urbanas, troncales y alimentadoras:

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

b. Rutas Intracantoniales 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.

ANEXO 3



Daniela Chacón Arias

CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Quito, 22 de junio del 2017
Oficio No.210-DCHA-DMQ-17

Señores
CONCEJALES DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente

De mis consideraciones:

Adjunto a la presente sírvase encontrar la propuesta normativa para mejorar la calidad del servicio de transporte público en el marco de la discusión del **"Proyecto de Ordenanza Metropolitana que Establece la Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito"**, producto del análisis de la información brindada por la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito, los resultados de la aplicación del Plan de Fortalecimiento al Transporte Público, Veedurías Ciudadanas a la prestación del servicios de transporte y los aportes realizados por la ciudadanía en la mesa de participación ciudadana realizada el día miércoles 14 en la FLACSO, como propuesta sustitutiva a al TITULO III que trato sobre "LA CONFIABILIDAD, SEGURIDAD Y CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO", constante en el referido proyecto de Ordenanza.

Agradezco de antemano la atención brindada a la presente.

Atentamente,

Daniela Chacón Arias
CONCEJAL DEL DISTRITO

c.c. Diego Cevallos- Secretario General de Concejo

DCHA/aaa/sov.



PROPUESTA NORMATIVA PARA GARANTIZAR UN SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO CONFIABLE, SEGURO Y DE CALIDAD

CAPÍTULO

DE LA CONFIABILIDAD, SEGURIDAD Y CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art.- (...). Planificación del transporte público: La planificación del 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 su sistema de recaudo y atención efectiva a la denuncias, quejas y peticiones de los usuarios, garantizando un servicio confiable, seguro y de calidad.

Art.- (...). Carriles exclusivos: La autoridad rectora de la movilidad deberá planificar, implementar y controlar el uso de los carriles exclusivos del transporte público.

Los carriles exclusivos son espacios de circulación reservados para el tránsito del transporte público de pasajeros y ambulancias, bomberos o policía en situaciones de emergencias.

Art.- (...). Publicidad de la información: Toda operadora de transporte público autorizada por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para prestar servicios de transporte público deberá publicar de manera clara, visible y completa toda la información relativa a las rutas y frecuencias dentro de todas las unidades de transporte y cualquier otro medio adicional de comunicación para garantizar el conocimiento de su operación a los usuarios.

La Empresa Pública Metropolitana encargada del transporte público deberá asimismo publicar la información de rutas y frecuencias de las operadoras que brinden el servicio de transporte público autorizadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en las paradas y estaciones y a través de los diferentes medios de comunicación y difusión a su disposición. Para este efecto, deberá emitir un instructivo para la adecuación y publicación de la información para los usuarios.

Art.- (...). Transporte público para personas con movilidad reducida: Las operadoras de transporte público deberán garantizar el acceso a la prestación del servicio de transporte público a personas con movilidad reducida en todas las etapas del transporte – petición del servicio, traslado, arribo al destino final- generando condiciones de accesibilidad al servicio.

La autoridad rectora de la movilidad en coordinación con el Consejo de Protección de Derechos realizarán un levantamiento de información sobre la accesibilidad de personas con movilidad reducida a los servicios de transporte público y determinarán sus

necesidades de transporte y comunicarán a las operadoras autorizadas para que establezcan frecuencias y unidades accesibles. Las operadoras deberán publicar de manera clara, visible y completa toda la información relativa a las frecuencias de las unidades accesibles para personas con movilidad reducida, agregando un número telefónico para recibir consultas sobre dicha información.

Con el objetivo de garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad al servicio de transporte público, las autoridades de control del tránsito deberán realizar un control efectivo en paradas y estaciones.

Art.- (...) Capacitaciones.- La autoridad rectora de la movilidad deberá aprobar una malla curricular estandarizada para las capacitaciones a conductores y controladores para garantizar un buen trato a los usuarios. Las operadoras deberán implementar mecanismos de control internos para sancionar conductas impropias por parte de su personal para con los usuarios.

Art.- (...) Caja Común Sectorizada.- La autoridad rectora de la movilidad dividirá a la ciudad en sectores para el servicio de transporte público, agrupará en cada sector a las operadoras autorizadas que brindan el servicio de transporte público e informará a las operadoras sobre el sector al que pertenecen estableciendo el plazo perentorio de dos años para que implementen el sistema de recaudo por caja común en cada sector.

Las operadoras de transporte público deberán implementar el sistema de recaudo caja común por cada sector como un mecanismo para mejorar los ingresos de las operadoras y las condiciones de trabajo de sus empleados, lograr eficiencia en el servicio, disminuir los costos de operación y las disputas por rutas y pasajeros, y para mejorar la administración y operación de la flota que presta el servicio de transporte público.

La implementación del sistema de recaudo caja común sectorizado persigue los siguientes objetivos:

- Mejorar el nivel del servicio del transporte público (con la ampliación de cobertura, cumplimiento de horarios establecidos, seguridad vial).
- Fortalecer la organización empresarial de los operadores (con una estructura corporativa de administración de recursos y operacional).
- Aumentar la demanda de viajes en el transporte público mediante la mejora en la calidad del servicio.
- Implementar un sistema de gestión del transporte público en la ciudad.
- Mejorar los ingresos de los operadores de transporte público (a través de la distribución equitativa del recaudo, distribución efectiva de los kilómetros operados y el aprovechamiento de las economías a escala).

Art.- (...) Índice de calidad del servicio de transporte público.- La autoridad rectora de la movilidad implementará un índice de calidad del servicio de transporte público calificado sobre cien puntos para medir la calidad en el servicio de transporte de cada una de las operadoras. El índice de calidad se medirá cada año y la autoridad rectora de la movilidad

informará a las operadoras sobre su calificación junto con un plan de acción para implementar mejoras que serán evaluadas el año siguiente.

El cumplimiento del índice de calidad y de los planes de mejora anuales serán la base para la determinación de sanciones por incumplimientos así como para la implementación de incentivos. La autoridad rectora de la movilidad determinará mediante resolución la calificación mínima que deberán obtener las operadoras para prestar el servicio de transporte público y anualmente incrementará la base de la calificación de cada operadora en el plan de acción anual para implementar mejoras.

Se propenderá a la mejora progresiva del servicio de transporte público por lo que el incumplimiento reiterado de los planes de acción para implementar mejoras será causal de terminación del contrato de operación y reasignación de las rutas de la operadora sancionada. El incumplimiento reiterado se medirá a partir del tercer año de implementación del índice de calidad del servicio de transporte público.

La información de la medición del índice de calidad por operadora y los planes de acción para mejoras serán información pública que la autoridad rectora de la movilidad deberá publicar de manera completa a través de las herramientas de gobierno abierto y acceso a la información establecidas en la normativa vigente.

El índice de calidad del servicio de transporte público contendrá los siguientes elementos:

Índice	Parámetro de medición	Valoración
Seguridad pasajeros y personal	Capacidad de un operador para proporcionar un servicio seguro.	15 puntos
	Estándares de seguridad del operador en la prestación del servicio.	
	Visitas a las instalaciones operativas y entrevistas con el personal operativo, sumado a controles sobre políticas, procedimientos y evaluaciones de riesgos.	
	Los operadores proporcionan datos sobre todos los accidentes e incidentes que ocurren mientras un autobús está en servicio.	
	Las visitas son seguidas por un informe en el que se destacan las áreas de preocupación y un plan de acción.	

	Seguimiento y evaluación de las recomendaciones previas.	
Aglomeración	Definir pasajeros por metro cuadrado y medir con inspecciones en campo.	15 puntos
Confiabilidad	Capacidad del operador para programar, controlar y ajustar el servicio de acuerdo a índices operacionales e información publicada.	
	Vigilancia a los vehículos sobre: puntualidad, número de pasajeros, detención en las paradas, horas de salida y llegada en tiempo real.	
Información	Información disponible para los usuarios en las unidades de transporte y en las páginas web de las operadoras.	
Ambiente y estado mecánico del bus	Determinación del tiempo de vida útil de la flota de autobuses y establecimiento de estándares de calidad en los contratos operativos.	15 puntos
	Controles periódicos sobre los procedimientos de mantenimiento y el estado mecánico de los vehículos utilizados.	
Limpieza	Limpieza de las unidades a la salida de las mismas para iniciar una ruta y para realizar la ruta de regreso.	10 puntos
	Revisión de estándares y criterios para garantizar una correcta limpieza y conservación del material móvil, así como la frecuencia de realización de cada una de estas actividades, identificando en cada caso el responsable de su realización y los registros de verificación que garanticen su ejecución tal.	
Suavidad de viaje/Pericia	Evaluación anual encubierta	20 puntos

<p>del conductor</p>	<p>para evaluar las habilidades de conducción.</p> <p>Se centra tanto en la capacidad técnica del conductor como el uso de espejos, el uso del carril adecuado, y la consideración hacia los pasajeros.</p> <p>Para cada evaluación, un conductor recibe una puntuación graduada para una serie de medidas tales como velocidad, posición en la carretera, arranque y frenado.</p> <p>Se implementa un programa de monitoreo de la calidad del conductor combinado con encuestas de satisfacción de los usuarios para evaluar continuamente la efectividad de la capacitación de conductores de buses.</p>	
<p>Comportamiento del personal</p>	<p>Empatía, amabilidad, atención, cortesía, buena voluntad, consideración del personal en contacto con el usuario.</p> <p>Atención personalizada, inmediata y eficaz.</p> <p>Habilidades en comunicación con el usuario (información completa y real en lenguaje comprensible sumado a la capacidad de escuchar).</p> <p>Habilidades en comprensión (esfuerzo por conocer y entender las necesidades del usuario).</p>	<p>10 puntos</p>
<p>Denuncias ciudadanas recibidas mediante el sistema de denuncias</p>	<p>Contabilizar el número de denuncias por la prestación deficiente del servicio de transporte público</p> <p>Incidencia de las</p>	<p>15 puntos</p>

	demandas, quejas y peticiones ciudadanas y respuesta oportuna a las mismas.	
--	--	--

Art.- (...) Control.- La autoridad metropolitana encargada del control de tránsito deberá realizar operativos y controles periódicos y sancionar a quienes incumplan el presente índice de calidad y las normas contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

La autoridad encargada del control de tránsito deberá realizar revisiones a las operadoras de transporte, ya sea de modo encubierto y planificadas, con el objetivo de asegurar el cumplimiento de los parámetros de calidad en la prestación del servicio público.

Art.- (...)- Incentivos.- La operadoras que cumplan los estándares de calidad en la prestación del servicio de transporte público a los usuarios, deberán ser considerados preferentemente por la autoridad rectora de la movilidad dentro de los procesos de apertura de rutas y frecuencias. La autoridad rectora de la movilidad a través de resolución determinará la base de la calificación de las operadoras en el índice de calidad del servicio de transporte público para que puedan acceder a los incentivos establecidos en este artículo.

Art.- (...)- Implementación de combustibles más limpios.- La autoridad rectora de la movilidad en coordinación con la autoridad rectora en materia de ambiente presentarán para conocimiento y aprobación del Concejo Metropolitano en el plazo de 180 días a partir de la aprobación de la presente ordenanza un plan para la implementación progresiva de combustibles más limpios para garantizar la calidad del aire del Distrito Metropolitano de Quito.

RÉGIMEN SANCIONATORIO

Art.- (...) Suspensión en la circulación de la unidad de transporte: Se podrá suspender la circulación de una unidad de transporte público de una operadora en el caso que se reciban treinta o más denuncias ciudadanas mensuales, hasta que la operadora presente a satisfacción de la autoridad rectora de la movilidad los correctivos tomados para garantizar la calidad en la prestación del servicio.

Art.- (...) Causales de suspensión de los permisos de operación: Se podrá suspender el contrato de operación de una operadora en el caso de producirse lo siguiente:

- Obtener una calificación anual menor a la base del índice de calidad del servicio de transporte público establecido mediante resolución por la autoridad rectora de la movilidad.
- No dar respuesta oportuna y eficaz a las denuncias y demandas ciudadanas sobre la prestación del servicio de transporte.

Art.- (...) Causales de terminación de los permisos de operación.- Se podrá terminar el contrato de operación de una operadora en el caso de producirse lo siguiente:

- Incumplimiento reiterado por tres años consecutivos de los planes de acción para implementar mejoras determinados por la autoridad rectora de la movilidad.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

En el plazo de un año la Secretaría de Movilidad deberá implementar la reorganización de rutas y frecuencias en todo el Distrito Metropolitano de Quito para garantizar cobertura del servicio de transporte público y eliminar la competencia entre operadoras.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

En el plazo de 180 días la Secretaría de Movilidad deberá implementar el índice de calidad del servicio de transporte público para aplicación de las operadoras desde el año 2018. Todas las operadoras deberán estar evaluadas y calificadas para iniciar la implementación del índice.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

En el plazo de 120 días la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas en coordinación con la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros deberán presentar a la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano, un plan de intervención en paradas y estaciones de buses que prestan el servicio de transporte público, con el objetivo de mejorar su seguridad y brindar la información de las rutas y frecuencias.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

En el plazo perentorio de dos años la Secretaría de Movilidad deberá implementar el sistema de recaudo por caja común sectorizado en su totalidad, por lo que deberá trabajar en coordinación con las operadoras de transporte público autorizadas para el cumplimiento de esta disposición.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

La Secretaría de Movilidad deberá publicar anualmente las evaluaciones a las operadoras del transporte público, con indicación del cumplimiento del índice de calidad del servicio de transporte, el plan de acción para la implementación de mejoras, las operadoras sancionadas y el detalle de los cambios e inversiones realizados por la municipalidad y por las operadoras de transporte dentro de la plataforma de gobierno abierto y a la Comisión de Movilidad, quienes deberán ponerlo en conocimiento del Concejo Metropolitano.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

En el plazo de 90 días la Secretaría de Movilidad deberá emitir la malla curricular para las capacitaciones que las operadoras deberán dar a sus empleados.

DISPOSICIÓN GENERAL

En el plazo de 180 días la Secretaría de Movilidad en coordinación con el Consejo de Protección de Derechos deberán presentar para conocimiento de la Comisión de Movilidad el estudio de rutas y frecuencias para la implementación de servicios especializados de transporte público para personas con movilidad reducida, por lo que deberá trabajar en coordinación con las operadoras de transporte público autorizadas para el cumplimiento de esta disposición.

ANEXO 4

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 (SMTPPQ) 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

57

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 "Metrobús-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 EPMT PQ 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**, 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**, 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 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 ibidem, 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 Estados 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 "Metrobús-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 ibidem, 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 ibidem 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**, el artículo 11 numeral 1 de la Ordenanza Metropolitana 194 citada, señala que 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 la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros.
- Que**, el artículo 12 ibidem señala además que es competencia de la Secretaría responsable de la Movilidad 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.

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: 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) **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.
- b) **Tarifa.**- Rubro o precio que por el servicio de transporte público de pasajeros paga el usuario.
- c) **Tarifa técnica.**- Rubro o precio producto de la relación entre el costo total para la prestación del servicio y el número total de usuarios transportados, que permite cubrir los costos de inversión, operación y el retorno sobre la inversión de los operadores y agentes del sistema de transporte público.
- d) **Tarifa plana o única:** Rubro o precio fijo por viaje realizado. Su empleo puede limitarse a una ruta, un Subsistema o a una red completa de transporte público.
- e) **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.
- f) **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.
- g) **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.
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.
- h) **Pasajero/Usuario.**- Persona que utiliza un medio de transporte público para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el conductor.
- i) **Rutas.**- Recorrido legalmente autorizado a la transportación pública, considerando origen y destino.
- j) **Índices operacionales.**- Parámetros del servicio de transporte que determinan las rutas, frecuencias, intervalos, apertura y cierre de operación, así como flota vehicular.
- k) **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.

f

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: En la determinación de las tarifas para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, se deberá dar cumplimiento con los siguientes objetivos:

- a. Para el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del DMQ y autoridades metropolitanas competentes:
 1. Garantizar un buen nivel de servicio y la satisfacción de los usuarios.
 2. Facilitar el uso del servicio de transporte público.
 3. Lograr una movilidad sostenible mediante la promoción y el fomento del uso del transporte público sobre el transporte privado.
 4. Garantizar la transparencia en la gestión del recaudo del sistema.

5. Ofrecer un adecuado nivel de accesibilidad a los diferentes grupos de usuarios.
 6. Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de 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 embarque de los usuarios, implementando las distintas formas de pago existentes.

El Administrador del Sistema implementará los mecanismos de control y fiscalización que sean necesarios con el fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos aquí dispuestos, que conlleve la prestación de un servicio de transporte seguro, confiable y de calidad en beneficio de los usuarios.

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.

Para cada uno de los Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros, se especificará el tipo de tarifa conforme el siguiente esquema:

- a. Tarifa plana o única
- b. Tarifa variable por distancia de recorrido
- c. Tarifa variable por etapas o transferencias
- d. Tarifa por zona

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

f

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 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

Artículo 12.- Tarifa intracantonal urbano: 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:

1

A

Subsistema	Tarifas
Convencional Intracantonal 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 intracantonal urbano: 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 usuarios determinados en los numerales 2, 3 y 4 del artículo 10 de la presente Ordenanza, pagarán una tarifa preferencial de 50% de la tarifa establecida en el artículo precedente.

Artículo 14.- Tarifa intracantonal rural y combinado: 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

1

f

	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

13

San Alfonso - Pintag - Marín	PLAYON - CASHAPAMBA	\$ 0,42
	PLAYON - ROSARIO	\$ 0,54
	PLAYON - PÍNTAG	\$ 0,54
	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

1

f

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 intracantonal rural y combinado: 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.

Los usuarios determinados en el artículo 10 de la presente Ordenanza, pagarán una tarifa preferencial de 50% de las tarifas establecidas en el artículo precedente.

Artículo 16.- Ajuste de costos: Con el fin de garantizar el nivel de calidad de servicio ofertado al usuario, el Administrador del Sistema actualizará cada dos años la información relativa a los costos de los componentes que conforman el Subsistema de Transporte Convencional, conforme los lineamientos de la política tarifaria, para lo cual y previamente, evaluará las condiciones del servicio, el cumplimiento de los indicadores de calidad correspondientes y sujeción a la normativa legal aplicable.

Del análisis efectuado se pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano a través del informe respectivo, para su posterior resolución al amparo de las disposiciones legales aplicables.

Artículo 17.- Control en el cobro.- Es responsabilidad del Administrador del Sistema y de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio, velar por el cumplimiento en el cobro de las tarifas fijadas en los artículos precedentes, para lo

cual se publicará de manera clara, visible y completa dentro de las unidades vehiculares autorizadas, los precios que por la prestación del servicio de transporte, el usuario deberá cancelar dentro del Subsistema de Transporte Convencional en sus respectivas rutas.

CAPÍTULO II DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE METROBUS Q

Artículo 18.- 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 :

- a. En las rutas intracantoniales urbanas, troncales y alimentadoras, las siguientes tarifas planas:

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

- b. En las rutas Intracantoniales combinadas, alimentadoras, las siguientes tarifas variables por distancia de recorrido:

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 integradas y fijadas en dólares de los Estados Unidos de América, que incluye transbordos y transferencias realizadas por el usuario dentro del Subsistema de Transporte Metrobús-Q.

Artículo 19.- Tarifa preferencial Metrobús-Q: 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 Metrobús-Q, incluyendo sus troncales y alimentadores, 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 usuarios determinados en los numerales 2, 3 y 4 del artículo 10 de la presente Ordenanza, pagarán una tarifa preferencial de 50% de las tarifas establecidas en el artículo precedente.
- c. Las personas con discapacidad visual del 100% tendrán acceso gratuito al Subsistema.

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.

Artículo 21.- Ajuste de costos: Con el fin de garantizar el nivel de calidad de servicio ofertado al usuario, la entidad responsable de la administración del Subsistema de Transporte Metrobús-Q proporcionará periódicamente al Administrador del Sistema, la información relativa a los costos de los componentes de operación, para que, conforme los lineamientos de la política tarifaria, evalúe las condiciones en las que se presta el servicio, el cumplimiento de los indicadores de calidad correspondientes y sujeción a la normativa legal aplicable.

Del análisis efectuado se pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano a través del informe respectivo, para su posterior resolución al amparo de las disposiciones legales aplicables.

Artículo 22.- Creación de servicios.- En casos especiales y previa solicitud debidamente motivada, el Administrador del Sistema podrá definir servicios diferenciados dentro del Subsistema de Transporte Metrobús-Q, que requieran aplicar tarifas distintas a las fijadas en la presente Ordenanza. Para el efecto, deberá observar los lineamientos de la política tarifaria, evidenciando además la diferenciación tanto en las condiciones de servicio como en los costos de operación de los servicios existentes.

Artículo 23.- Control en el cobro.- Es responsabilidad del Administrador del Sistema y de quien administra el Subsistema de Transporte Metrobús-Q, velar por el cumplimiento en el cobro de las tarifas fijadas en los artículos precedentes, para lo cual se publicará de manera clara, visible y completa en los terminales y estaciones, los precios que por la prestación del servicio de transporte el usuario deberá cancelar en las rutas troncales y alimentadoras respectivas.

[Handwritten signature]

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

Artículo 24.- 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 de transporte público.

Artículo 25.- 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 26.- Publicidad de la información: Las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito y las entidades metropolitanas responsables de la operación de cada Subsistema, deberán publicar de manera clara, visible y completa toda la información relativa a las rutas y frecuencias dentro de todas las unidades autorizadas, en los terminales y estaciones, según corresponda, y cualquier otro medio adicional de comunicación para garantizar el acceso a la información de su operación por parte de los usuarios.

Artículo 27.- De la atención preferente a pasajeros: Gozarán de atención preferente las personas con discapacidad, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes. Para el efecto, los Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros, en todas sus etapas, dispondrán de áreas y accesos especiales y debidamente señalizados, en concordancia con las normas y reglamentos técnicos vigentes para estos tipos de servicio.

Con el objetivo de garantizar el cumplimiento de la presente disposición, las autoridades de control del tránsito deberán realizar un control efectivo en terminales, paradas y estaciones.

Artículo 28.- 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. El cumplimiento de los estándares ambientales previstos en la normativa metropolitana vigente y aplicable en el Distrito Metropolitano de Quito, bajo la 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.
10. Las demás que así disponga el Administrador del Sistema.

Artículo 29.- 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.

1

R

Artículo 30.- 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 uno de los parámetros de calidad establecidos, acarrea la imposición de las sanciones administrativas 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 y de la imposición de sanciones que el Código Orgánico Integral Penal establece por el cometimiento de infracciones de tránsito.

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: La Secretaría de Movilidad deberá publicar para conocimiento de la ciudadanía en general y de forma anual, las evaluaciones efectuadas en los procesos de control y fiscalización a las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio de transporte público, información que se pondrá en conocimiento además de la Comisión de Movilidad para conocimiento posterior del Concejo Metropolitano.

Tercera: Para el cálculo 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 que integran cada Subsistema, en la periodicidad establecida en la presente Ordenanza, con el fin de garantizar un nivel adecuado de calidad de servicio en beneficio de los usuarios.

Mediante acto administrativo, dispondrá, a los órganos y entidades metropolitanas que forman parte del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, proporcionar la información necesaria que permita mantener actualizado el modelo de cálculo de la tarifa técnica para cada Subsistema, cuyo análisis será puesto en conocimiento del Consejo metropolitano para su posterior resolución

Cuarta: 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 garanticen iniciar la capacitación de todos los conductores y conductoras contratados por las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio, en un plazo no menor de ciento ochenta días (180), contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, 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 implementación de mejoras, confiabilidad, seguridad y calidad en el 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.

