ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD 28 DE JUNIO DE 2017

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los veintiocho días del mes de junio del año dos mil diecisiete, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, siendo las 09h12 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: señores Andrea Flores, Julio Arteaga, Nicolay Castellanos, Roberto Noboa, Antonio Chamorro y Fabricio Castillo, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Abg. Jofre Cadena, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; señores Marcelo Romero, Edwin Pillajo y Francisco Arauz, funcionarios 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; señores Susana Añasco, Sofía Merino y José Ortiz, funcionarios del despacho del Concejal Eduardo Del Pozo; señores Paulina German y Ángel Armijos, funcionarios del despacho de la Concejala Daniela Chacón Arias; Sr. Jorge Caicedo, funcionario del despacho del Concejal Patricio Ubidia; Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del Concejal Carlos Páez; Srta. Cristina Arteaga, funcionaria del despacho de la Concejala Anabel Hermosa; Sr. René Robalino, funcionario del despacho del Concejal Marco Ponce; Sra. Irene Lizano, funcionaria del despacho de la Concejala Ivone Von Lippke; y, Srta. Estefanía Nevares, funcionaria del despacho del Concejal Pedro Freire.

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. **Conocimiento de las observaciones formuladas por el Concejo Metropolitano de Quito en sesión de 23 de junio de 2017, en que se conoció en primer debate el proyecto de Ordenanza Metropolitana sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana No. 0047, sancionada el 15 de abril del 2011, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 0339 sancionada el 08 de enero del 2013, reformatorias a la Ordenanza Metropolitana No. 0247, sancionada el 11 de enero del 2008, que establece el Régimen Administrativo para la Prestación del Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito; y, resolución al respecto.**

Concejal Sergio Garnica: Antes de empezar la exposición, solicita al Presidente de la Comisión que indique, tanto este proyecto de ordenanza como el que sigue en el punto dos, quién es el proponente.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Indica que el proponente en los dos temas es el ejecutivo; señala que se ha apoyado desde la Comisión el trabajo de la Secretaría de Movilidad para el tema de taxis, porque el equipo con el que cuenta la dependencia no es suficiente; además señala que el tema de taxis se deriva mucho de los aspectos técnicos y los resultados de consultoría. Manifiesta que en el Concejo Metropolitano la Secretaría de Movilidad expondrá los dos temas con los aspectos técnicos y procesamientos jurídicos.

Concejal Sergio Garnica: Señala que es importante sentar un precedente en el sentido de que es el señor Alcalde quien presenta los dos proyectos de ordenanza.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Recalca que el señor Alcalde es el proponente.

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Realiza la presentación del texto de ordenanza que recoge las observaciones propuestas en la sesión del Concejo realizada el 23 de junio de 2017. Señala que se ha elaborado una matriz de cada uno de los señores Concejales con los justificativos y las modificaciones, varios de esos comentarios responden a inquietudes que se mantenían respecto de los productos que fueron entregados el lunes para conocimiento de los miembros del Concejo.

Ingresa a la sala de sesiones la Concejala Daniela Chacón Arias (09h21)

Ingresa a la sala de sesiones el Concejal Patricio Ubidia (09h50)

Sale de la sala de sesiones la Concejala Daniela Chacón Arias (10h30)

El proyecto de ordenanza con las observaciones acogidas en la sesión se adjunta al acta como anexo No. 1.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Luego de analizar y discutir las observaciones pertinentes, eleva a moción la aprobación del proyecto de ordenanza y enviarlo para que el ejecutivo lo considere en la próxima sesión, para segundo debate.

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, en sesión extraordinaria de 28 de junio de 2017, luego de analizar y discutir las observaciones pertinentes, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que el Concejo Metropolitano conozca en segundo debate el proyecto de "Ordenanza Metropolitana Sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril de 2011, reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008 que establece el Régimen Administrativo para la prestación del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito".

2. **Conocimiento de las observaciones formuladas en relación al 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.**

Ingresa a la sala de sesiones la Concejala Daniela Chacón Arias (10h40)

Sale de la sala de sesiones el Concejal Eddy Sánchez y encarga la presidencia de la sesión a la Concejala Daniela Chacón Arias (11h15)

Sale de la sala de sesiones el Concejal Patricio Ubidia (11h30)

Ingresa a la sala de sesiones el Concejal Eddy Sánchez (11h40)

Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Realiza la presentación del texto de ordenanza que recoge las observaciones propuestas en la sesión del Concejo realizada el 27 de junio de 2017.

El proyecto de ordenanza con las observaciones acogidas en la sesión se adjunta al acta como anexo No. 2.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Luego de analizar y discutir las observaciones pertinentes, eleva a moción la aprobación del proyecto de ordenanza y enviarlo para que el ejecutivo lo considere en la próxima sesión, para segundo debate.

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, junto con las observaciones formuladas dentro del primer debate; en sesión extraordinaria realizada el 28 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 en segundo debate 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.

Siendo las 12h25, 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. Daniela Chacón Arias
Concejala Metropolitana

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

Marisela C. /

ANEXO 1

ORDENANZA METROPOLITANA No.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De conformidad a la información que reposa en las entidades metropolitanas competentes en materia de movilidad, el servicio de taxi forma parte de la oferta de movilidad motorizada en el Distrito Metropolitano de Quito, que de acuerdo con la repartición modal tiene una incidencia del orden del 3,9% del total, lo que implica alrededor de 160.000 viajes motorizados por día; representando a su vez, el 14,4% de viajes en transporte privado (autos y taxis).

La Ordenanza Metropolitana No. 0247, sancionada el 11 de enero de 2008, Sustitutiva de la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Primero, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, estableció las disposiciones que regulan la gestión, coordinación, administración, ejecución, fiscalización y procesos de sanción de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio de transporte terrestre, púbico y comercial, incluyendo la modalidad de servicio de transporte comercial en taxi, dentro de sus clases y subclases.

La Ordenanza Metropolitana No. 0047 del Distrito Metropolitano de Quito, reformada mediante Ordenanza Metropolitana 0339, sancionada el 8 de enero del 2013, estableció el régimen administrativo para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, cuyo artículo único fue incorporado en el Parágrafo XXII "Del Uso del Suelo por parte de los vehículos privados", de la Ordenanza Metropolitana No. 0247; dichas disposiciones fuero emanadas antes de la promulgación de la última reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 407 del 31 de diciembre de 2014, y su Reglamento General de aplicación que fue emitido mediante Decreto Ejecutivo 1196, publicado en el Registro Oficial Suplemento 731 de 25 de junio del 2012, con sus posteriores reformas, que inciden directamente en las facultades y atribuciones que ejercen en la actualidad los Gobiernos Autónomos Descentralizados en materia de transporte terrestre.

De acuerdo con la Ordenanza No. 0047, sancionada el 15 de abril del 2011, en la cual se estableció además el proceso para la regularización de taxis en el año 2011, se determinaron varias clases y subclases de servicio, a más del convencional, que es la clase que se tenía hasta ese año, y además del ejecutivo, ambas constituyéndose en las únicas clases previstas en el ordenamiento nacional para la prestación de este servicio. Pese a aquello, en la actualidad, en todo el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) existe una gran cantidad de vehículos que prestan el servicio de transporte público en taxi sin contar con los debidos documentos habilitantes, debido a varias causas, lo cual ha obligado a que el usuario busque otras alternativas que le permita llegar de manera rápida a su destino.

La citada Ordenanza Metropolitana No. 0047, sancionada el 15 de abril del 2011, en su artículo innumerado (21), respecto a la base para la determinación del número de vehículos destinados al Servicio de Taxi, dispuso:

> *"1. Le corresponde únicamente a la Autoridad Administrativa Otorgante determinar en un período no menor a cinco años el número de vehículos que podrían ser destinados al Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, en cada una de las clases o subclases, en función de la necesidad y conveniencia del servicio público y, la necesidad de compatibilizar estas actuaciones con la seguridad de las personas, bienes y el ambiente. (...)"*

En atención a la disposición transcrita, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, llevó adelante la contratación de la Consultoría para la determinación de la oferta y demanda actual de taxis en el DMQ, con el Consorcio Propraxis GSD Plus, cuyo análisis determinó:

- Respecto a la demanda

Se llevó a cabo encuestas origen-destino en hogares y encuestas origen-destino de interceptación en vía, identificando que en el DMQ en un día típico se efectúan 226.352 viajes. La distribución horaria y pico de demanda presentada determina que la *Hora de Demanda Máxima (HDM),* se encuentra entre las 7:00 y 8:00 de la mañana en la que se estima se efectúan 23.070 viajes de taxis.

- Respecto a la Oferta

La oferta de taxis en el DMQ básicamente está conformada por dos tipos de servicio que actualmente atienden las necesidades de movilización de los ciudadanos; los vehículos que cuentan con un título habilitante debidamente registrado y avalado por la Agencia Metropolitana de Tránsito, y, los vehículos que prestan el servicio sin las debidas autorizaciones y que operan al margen de la regulación vigente.

El DMQ cuenta actualmente con una oferta de 16.024 vehículos habilitados a través de los respectivos Registros Municipales de Transporte (RMT), distribuidos según su clasificación como se muestra en la siguiente tabla; y, con alrededor de 13.323 vehículos que prestan el servicio sin las autorizaciones correspondientes, según la información levantada durante el estudio realizado:

Oferta Operativa

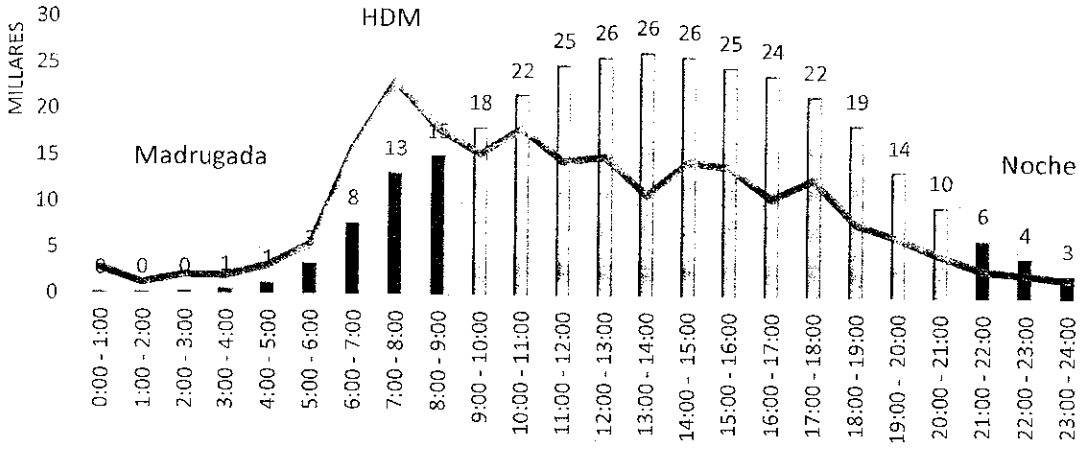
Tipología	**Unidades**[1]	**% Total**	**No. Compañías / Cooperativas**
Total	**29.347**	**100%**	
Formales	**16.024**	**54,6%**	**325**

Convencional Urbano Ordinario	10.021	-	219
Convencional Urbano Rural	743	-	24
Convencional Urbano Periférico	622	-	10
Ejecutivo	4.638	-	72
Informales	**13.323**	**45,4%**	

Fuente: AMT y toma de información primaria.
Elaboración: Consultoría – estudio de oferta y demanda
Secretaría de Movilidad del DMQ

La disponibilidad de flota a lo largo del día varía de forma significativa y refleja un amplio rango de horas de inicio y duración de turnos (entre 5 y 14 horas). Las horas de menor oferta coinciden con las horas en las que los usuarios reportan mayor dificultad para acceder al servicio; sin embargo, la oferta operativa (formales e informales) tiene un comportamiento distinto en el día al de la demanda, muestra de ello es que el pico de la oferta no coincide con la hora máxima de demanda.

Número de vehículos operando por hora del día y horas con mayor dificultad de acceder al servicio según usuarios



Fuente: Diario de viaje realizados a la oferta existente (Incluye Formal e Informal).
Elaboración: Consultoría. Estudio de oferta y demanda
Secretaría de Movilidad

- Respecto a la Operación Servicio informal

La operación del servicio que prestan los vehículos que no cuentan con un título habilitante otorgado por la Autoridad (informal) en el DMQ, se puede distinguir básicamente por las siguientes características:

- Servicios informales corrientes: circulan en toda el ámbito territorial del DMQ, con una operación similar a la que tienen los taxi convencionales y ejecutivos.
- Servicios informales de operación en circuito: operan en zonas relativamente pequeñas, transportando a un grupo de personas (hasta completar el cupo: 4 pasajeros), entre orígenes y destinos ubicados en sectores puntuales, en un circuito repetitivo.

Se encontró en general que el servicio informal se ubica a lo largo de territorio del DMQ, tanto en Parroquias Urbanas como Rurales, no obstante los servicios que operan en circuito tienden a estar ubicados en las parroquias urbanas y en los asentamientos urbanos de las parroquias rurales, mientras que los servicios informales corrientes están más dispersos por todo el territorio incluidas las zonas rurales menos densas.

- Respecto a las necesidades insatisfechas que motivan a usar los servicios informales

El 65% de los usuarios encuestados conoce acerca de la presencia de servicios informales en las zonas que frecuentan y comentan como razones principales de dicha operación el desempleo generalizado que motiva a personas a asumir esta actividad al margen de la reglamentación y en segunda instancia a que existe déficit de taxis amarillos o de transporte público.

Un porcentaje sustancial de viajes correspondiente al 16 %, se realiza en vehículos informales cuya operación se denominó ordinaria por su similitud con el servicio convencional urbano ordinario (9 % de la demanda), y otros cuya operación se apega a un circuito repetitivo (7 % de la demanda), más cercana a la lógica de una ruta de alimentación de transporte público (en estructuras tronco alimentadas).

Así, se identificó que las motivaciones de la preferencia de los servicios para el caso de la operación ordinaria son el precio y la rapidez del viaje, mientras que los usuarios que usan el servicio informal que opera en circuito refieren como motivo la rapidez, la necesidad de movilizarse, la facilidad en rutas y déficit de transporte público.

- Respecto a la estimación de la oferta requerida para el DMQ

El Plan Maestro de Movilidad de Quito 2009-2025 contempla con respecto al servicio de taxi:

- Como uno de sus objetivos plantea: *"...lograr que el servicio de taxis se regularice completamente, cumpla las disposiciones sobre la utilización de dispositivos de cobro y exista la suficiente oferta en la noche y fines de semana".*

- Como línea estratégica formula: *"Establecer un acuerdo efectivo con las instancias del Gobierno Nacional para regular la prestación de este tipo de transporte en condiciones de equidad, eficiencia y seguridad".*
- En cuanto a la partición modal el Plan propone "*que el transporte público sea utilizado por la población metropolitana de manera creciente y preferente sobre los otros modos motorizados, en tanto opera de manera eficiente y sustentable, permite de forma plena la conectividad, integración multimodal y es accesible a la globalidad de la población".* Texto subrayado por el consultor.

Para efectos de determinar la oferta necesaria para cubrir la demanda en el DMQ, el estudio realizado utilizó la Metodología *SUD - Significant Unmet Demand*, o Demanda insatisfecha Significativa, que cuenta con el respaldo oficial del Departamento de Transporte del Reino Unido. Esta metodología, usada en Reino Unido desde los años 90, calcula la oferta necesaria con base en los tiempos de espera de los usuarios para acceder al servicio en función del estándar de espera aceptada, determinando la necesidad o no de otorgamiento de nuevos permisos (Registros municipales).

La parametrización del modelo, requirió encuestas origen destino domiciliarias y en vía a usuarios frecuentes, dentro de las cuales se incluyeron preguntas específicas sobre el máximo tiempo que un usuario está dispuesto a esperar y sobre el tiempo que esperó para obtener los dos últimos servicios. Se identificó que en el DMQ el tiempo máximo de espera es en promedio 14,6 minutos y el tiempo promedio de espera para acceder a un servicio es de 6,37 minutos.

El modelo SUD tiene como entradas las esperas experimentadas por los usuarios y el número de licencias autorizadas, es preciso establecer el incremento en los tiempos de espera para el DMQ en el supuesto de operación solo con flota formal. En ese sentido, para establecer los efectos que tendría eliminar la oferta informal sobre los valores de espera experimentados, se utilizará el modelo de equilibrio bilateral del usuario (Hai Yang, 2009), que relaciona el tiempo promedio de espera con el número de taxis disponibles adaptado para el DMQ.

Parámetros de cálculo ISUD modelo de referencia parámetros base y calculado del DMQ

	BASE DMQ	***CALCULADO DMQ***
	Parámetros de espera mínimos deseables.	***Con factor de ajuste por supuesto de operación sin flota informal.***

	BASE DMQ ***Parámetros de espera mínimos deseables.***	***CALCULADO DMQ*** ***Con factor de ajuste por supuesto de operación sin flota informal.***
APD	*El tiempo de espera promedio base para acceder al servicio se establece en 6,37 minutos. Este valor corresponde al tiempo promedio de espera que experimentaron los usuarios para acceder al servicio en 3529 viajes registrados en las encuestas OD de hogar y de interceptación en vía.*	*Partiendo del tiempo de espera promedio para Quito 6,37, con el modelo de equilibrio bilateral del usuario (Hai Yang, 2009), se estableció el incremento del tiempo de espera en caso de reducir la oferta a tan solo la flota formal.* *El tiempo de espera que experimentarían los usuarios en el supuesto de operación sin flota informal es de 11,43 minutos.*
GID	*Se aceptará un 5% del total de viajes que tengan mayores esperas al valor promedio deseado APD, es decir a 6,37 minutos.*	*El valor de GID para el DMQ corresponde al porcentaje de viajes que experimentarían demoras mayores a 6,37 minutos en el caso de reducir la oferta a solo la flota formal.* *Nuevamente aplicando el modelo de equilibrio bilateral del usuario (Hai Yang, 2009), se estableció el 63,11% los viajes experimentarían demoras superiores al parámetro de referencia.*
SSP	*El porcentaje de horas diurnas en las que se experimenta un exceso de demanda será máximo del 16,66%, valor que corresponde a aceptar máximo 2 horas diurnas con exceso de demanda.*	*Con base en el contraste entre los perfiles de disponibilidad de* ***flota formal*** *operativa y de demanda en las diferentes horas del día, se identificó que en el DMQ se presentarían 5 horas diurnas con exceso de demanda, es decir se tendría un SSP=41,67%.*

	BASE DMQ ***Parámetros de espera mínimos deseables.***	***CALCULADO DMQ*** ***Con factor de ajuste por supuesto de operación sin flota informal.***
LDF:	*Se parte de la situación deseable en donde no existe demanda latente, o lo que es lo mismo, no existe una demanda que potencialmente desistiría de tomar el servicio por altos tiempos de espera. Según la metodología, en este caso el valor de referencia del LDF es 1,0.* *La demanda latente se expresa como 1 + el porcentaje en tanto por uno de la población que eventualmente desistiría de viajar en modo taxi debido a esperas superiores a las que están dispuestos.* *Con base en las encuestas a usuarios, en promedio el máximo tiempo que un usuario espera antes de desistir potencialmente a tomar un taxi es 14,6 minutos.*	*Para el DMQ se estimó que el porcentaje de usuarios potenciales a desistir en el escenario en que solo opera la flota formal, son aquellos que experimentarían esperas superiores a 14,6 minutos, en cuyo caso el LDF es 40%*
PF	*Este factor de ajuste, corrige el valor del ISUD por la existencia de horas pico nocturnas. Según la metodología, este factor busca corregir el suministro extra en la flota que podría darse cuando existen picos nocturnos marcados.* *La metodología establece que en caso de tener picos nocturnos el PF tomará el valor de 0,5 y si por el contrario no hay picos nocturnos tomará el valor de 1,0.*	*El factor PF es igual a 1,0 debido a que en el DMQ no se presentan picos nocturnos marcados.*

	BASE DMQ ***Parámetros de espera mínimos deseables.***	***CALCULADO DMQ*** ***Con factor de ajuste por supuesto de operación sin flota informal.***
SF:	*Este factor de ajuste por estacionalidad, tiene como finalidad corregir los efectos de capturar información en periodos atípicos de demanda.* *Toma el valor de 1,0, si la captura de datos de campo se efectúa en temporada típica. Mientras que si se realiza en temporada de alta o de baja demanda se aplica SF=0,8 y SF=1,2 respectivamente.*	*El factor SF para el DMQ es igual a 1,0 debido a que la aplicación de encuestas a usuarios se realizó en un periodo típico de demanda.*

Fuente: Metodología SUD.
Elaboración: Consultoría – Estudio de oferta y demanda de taxis DMQ
Secretaría de Movilidad

Los parámetros base y calculados para el DMQ, así como los resultados del ISUD se muestran a continuación. Los parámetros PF y SF por mantener un valor constante en los dos casos igual a 1,0, no se muestran en dicha tabla, debido a que no afectan el resultado.

Parámetros de cálculo ISUD - Modelo de referencia UK y Parámetros Base DMQ -

METODOLOGÍA SUD - Calibración Modelo para Quito				
Parámetro	*UK base*		*DMQ base*	
APD	*1,00*	*Valor promedio de espera aceptado: 1 minuto*	*6,37*	*Valor promedio de espera aceptado: 6,37 minutos*
GID	*5,00*	*Porcentaje aceptado de viajes con demoras mayores a 1 minuto: 5%*	*5,00*	*Porcentaje aceptado de viajes con demoras mayores a 6,37 minutos: 5%*
SSP	*16,00*	*Porcentaje aceptado de horas diurnas con exceso de demanda: 2 horas*	*16,66*	*Porcentaje aceptado de horas diurnas con exceso de demanda: 2 horas*
LDF	*1,00*	*Se penaliza el porcentaje de viajes en los que el usuario desiste por altas*	*1,00*	*Se penaliza el porcentaje de viajes en los que el usuario desiste por altas demoras (1+%en tanto*

		demoras (1+%en tanto por 1)		*por 1)*
ISUD	***80***		***531***	
Indice de Demanda Insatisfecha Significativa	***ISUD Límite UK = 80***	***Si ISUD <=80 no requiere incremento de flota***	***ISUD Límite DMQ 531 =***	***Si ISUD <=531 no requiere incremento de flota***
		Si ISUD >=80 requiere incremento de flota		***Si ISUD >=531 requiere incremento de flota***

Fuente: Metodología SUD.
Elaboración: Consultoría – Estudio de oferta y demanda de taxis DMQ
Secretaría de Movilidad

A continuación se presentan los resultados del cálculo de ISUD para el DMQ con el supuesto de operación sin informalidad.

Cálculo del indicador ISUD para el DMQ

ISUD para DMQ	
Parámetro	*DMQ Solo formales*
APD	*11,43*
GID	*63,11*
SSP	*41,67*
LDF	*1,40*
ISUD	***42.142***
Índice de Demanda Insatisfecha Significativa	***Al ser el ISUD > 531 Existiría demanda Significativa Insatisfecha, por tanto es viable incrementar la flota***

Fuente: Metodología SUD.
Elaboración: **Consultoría – Estudio de oferta y demanda de taxis DMQ**
Secretaría de Movilidad

El valor del ISUD para el DMQ, revela que los usuarios experimentarían esperas inadmisibles para acceder a un taxi en el supuesto en el que operen únicamente los vehículos formales actuales (ISUD DMQ > 531), lo cual indica que es necesario el incremento flota vehicular actualizada para corregir esta condición no deseable para los usuarios. Con el fin de determinar el número de nuevos permisos de operación viables a implementar para obtener tiempos de espera razonables para los usuarios, el modelo plantea una correlación entre la población y el número de permisos de operación, en función de los tiempos de espera. Dicha correlación se expresa a través de un modelo matemático SUDSIM, que predice el número de permisos de operación adicionales que permiten eliminar la demanda insatisfecha significativa.

SUDSIM representa una síntesis de un trabajo de simulación de cola que se utilizó previamente (1989 a 2002) para predecir el alivio de la demanda no satisfecha significativa y el factor ISUD descrito anteriormente (de ahí el término SUDSIM). El beneficio de este enfoque es que proporciona una relación directa entre la escala del factor ISUD y el número de nuevos permisos de operación requeridos.

En la siguiente tabla se pueden apreciar los valores de entrada y las salidas del modelo.

Cálculo de nuevas licencias para el DMQ con base en modelo ISUD

Incremento De Flota		
Inputs	*Población DMQ 2017*	*2.606.220*
	Permisos de operación	*16.024*
	Número de habitantes por taxi	*163*
	ISUD (x)	*42,142*
Función del modelo	*b0: Pendiente de la función del modelo predictivo*	*-29.32*
	b1: Variación del % de incremento de permisos por cada unidad de variación en el coeficiente ISUD	*0,000975*
	b2 : Variación del % de incremento de permisos por cada variación en el logaritmo natural del número de habitantes por taxi en operación	*5.291*
Outputs	*SUDSIM (y):*	*0,387*
	% Incremento de permisos de operación	*54%*
	Nuevos permisos de operación viables a incrementar	***8.693***

Fuente: Metodología SUD.
Elaboración: Consultoría – Estudio de oferta y demanda de taxis DMQ
Secretaría de Movilidad

Conforme los resultados de estudio de oferta y demanda, para obtener un tiempo de espera y un nivel de servicio aceptable para los usuarios del DMQ, medidos a través del ISUD, se requieren 8.693 nuevos vehículos que deberán incluirse en la flota autorizada para el servicio de taxi en el DMQ, cuyo otorgamiento de títulos habilitantes deberá estar sujeto a las condiciones documentales y de calidad que definidos en la normativa nacional y metropolitana vigente.

- Respecto a la Operación del Servicio Formal

Del análisis de efectividad del cumplimiento de las disposiciones sobre la clasificación y operación del servicio de taxi en el DMQ, con sus clases y subclases incorporadas por la Ordenanza Metropolitana No. 0047 sancionada el 15 de abril del 2011, realizado a partir del levantamiento de información, se encontró lo siguiente:

- *Existe un amplio porcentaje de población, el 45%, que desconoce las disposiciones normativas en cuanto a la clasificación y declaran que no existe ninguna diferencia entre las modalidades de operación de taxi en el DMQ.*
- *El 51 % de los conductores considera que la subclasificación no funciona, debido a que no se respetan las disposiciones, no evita la competencia en las zonas asignadas a cada cual y no es equitativa con todos los prestadores del servicio.*
- *No existe diferenciación en términos de calidad, ni de tarifa entre los servicios convencionales y ejecutivos (a excepción de la vida útil y el tiempo de vigencia de su título habilitante).*
- *Los servicios ejecutivos no limitan el abordaje de sus pasajeros a través de radioteléfono o aplicaciones dispuestas para ello como lo establece la norma. El 46% de los servicios son abordados en la calle.*
- *Se identificaron los siguientes desincentivos en la clasificación de la norma, debido a que no se cuenta con tarifas diferenciales:*
    - *Convencionales rural y periférico: Asumir costos en vacío para volver hasta la zona asignada.*
    - *Ejecutivos: Asumir costos en vacío de volver al parqueadero y únicamente tomar servicios a través de radioteléfono y aplicaciones.*
    - *Todos: Operar en horas nocturnas.*

- Respecto a políticas de regulación

En atención a las mesas de diálogo que se mantuvieron con los representantes de los operadores de taxis del Distrito Metropolitano de Quito, la Municipalidad ha considerado necesario mantener las subclases del servicio de taxi convencional del Distrito Metropolitano de Quito, esto es, Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario, Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales, y, Convencional en Zonas Urbanas Periféricas, para garantizar el debido control dentro del territorio

Con los resultados del estudio, se considera necesario realizar una actualización para el DMQ incorporando estrategias para el mejoramiento de la calidad del servicio, la cobertura y el acceso, fomentar el uso de herramientas tecnológicas de los operadores, tales como los GPS para asegurar la cobertura, aplicaciones móviles que faciliten la asignación de un vehículos al usuario y le informe los costos por anticipado, y sistemas de pago con tarjeta para promover la seguridad personal de los usuarios, verificación de requisitos de idoneidad de los conductores, así como, propender a su capacitación y evaluación periódica.

Cumpliendo con el mandato y el plazo previsto en el artículo innumerado (21) de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril del 2011, es deber del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito determinar la oferta y demanda actual del servicio de transporte comercial en taxi, por lo que se estima acoger la recomendación de la Secretaría de Movilidad en base a los resultados del estudio de oferta y demanda efectuados, para que, mediante Ordenanza Metropolitana se disponga reaperturar los trámites tendientes a la obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras de transporte en taxi, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupo,

según corresponda, que permita cubrir la demanda insatisfecha que corresponde a un total de ocho mil seiscientos noventa y tres (8693) unidades vehiculares que serán destinadas a la prestación del servicio de taxi en sus distintas clases y subclases.

La Administración Municipal ha reconocido además la necesidad de mejorar la actual situación, considerando, entre otros, que es necesario que el régimen administrativo que regula y permite el control de las unidades destinadas a la prestación del servicio en taxi del DMQ, se ajuste al marco nacional vigente, con el fin de garantizar la efectividad de la operación y el cumplimiento de las normativas asignadas a las distintas clases y subclases del servicio de taxi que opera en el DMQ, incluyendo indicadores de calidad que potencien su operación.

En ejercicio de las facultades que le atribuyen al Concejo Metropolitano el artículo 8, numeral 4, 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), se considera necesario actualizar íntegramente la normativa inherente al régimen administrativo aplicable para el servicio de taxi en el DMQ, a través de una Ordenanza Metropolitana sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril del 2011, reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero del 2008, que establece el Régimen Administrativo para la prestación del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, cuyas disposiciones además deberán guardar armonía con las competencias que ejerce el Distrito Metropolitano de Quito conforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás normativa vigente en la materia.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

ORDENANZA No.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los informes No. XX

Considerando:

Que, el artículo 264, numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador (la "Constitución") establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: *"Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal"*;

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

Que, el artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece que para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los consejos metropolitanos, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial; cuyo facultad se circunscribirá al ámbito territorial y a las competencias del nivel de gobierno, y observará lo previsto en la Constitución y la Ley;

Que, los literales b) y f) del artículo 55 (en concordancia con el artículo 85) del COOTAD establece que: *"Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: "b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón;"* y, *"f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal."*

Que, el literal q) del artículo 84 del Código Ibídem, señala que son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano, entre otras: *"q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio;"*

Que, el artículo 87 del COOTAD, en su literal a), determina como una de las atribuciones del Concejo Metropolitano el: *"a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones;"*

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, el artículo 16 de la LOTTTSV, determina que: *"La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GADS y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito. (...)"*

Que, los numerales 2 y 10 del artículo 20 de la Ley ibídem señala que son funciones y atribuciones del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: *"2. Establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, controlar y auditar en el ámbito de sus competencias su cumplimiento por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo al Reglamento que se expida para la presente Ley; (...) 10. Aprobar las normas de homologación, regulación y control de los medios y sistemas de transporte terrestre y tránsito, en el ámbito nacional;"*

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) y c) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establecen 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;"* y, *"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;"*

Que, el artículo 57 de la LOTTTSV, define al servicio de transporte comercial como aquel que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo, cuya clasificación, entre otros, contempla al servicio de transporte en taxis, el cual debe ser prestado únicamente por operadoras de transporte autorizadas. El inicio final del artículo ibídem señala: *"El servicio*

de taxis se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, estando prohibido establecer rutas y frecuencias."

Que, el artículo 75 de la LOTTTSV indica que corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar, entre otros, los Permisos de Operación para la prestación de los servicios de transporte comercial para el ámbito intracantonal.

Que, el numeral 2 del artículo 62 del reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, indica que el servicio de transporte terrestre comercial puede ser: *"2. Taxi: Consiste en el traslado de terceras personas a cambio de una contraprestación económica desde un lugar a otro dentro del ámbito intracantonal autorizado para su operación, y excepcionalmente fuera de ese ámbito cuando sea requerido por el pasajero. Se realizará en vehículos automotores autorizados para ese efecto con capacidad de hasta cinco pasajeros incluido el conductor. Deberán cumplir las exigencias definidas en el reglamento específico emitido para el efecto. Además contarán con equipamiento (taxímetros) para el cobro de las tarifas respectivas, durante todo el recorrido y tiempo que fueren utilizados por los pasajeros, los mismos que serán utilizados obligatoriamente a nivel nacional, de tecnología homologada y certificada por la ANT o por los GADs que hayan asumido las competencias, cumpliendo siempre con las regulaciones de carácter nacional emitidas por la ANT de acuerdo a este Reglamento y las normas INEN.*

Que, conforme el citado artículo el servicio de transporte comercial en taxi se clasifica en: *"Convencionales: Consiste en el traslado de terceras personas mediante la petición del servicio de manera directa en las vías urbanas, en puntos específicos definidos dentro del mobiliario urbano (paradero de taxi), o mediante la petición a un centro de llamadas. Ejecutivos: Consiste en el traslado de terceras personas mediante la petición del servicio, exclusivamente, a través de un centro de llamadas, siendo el recorrido autorizado el solicitado por el cliente."*

Que, el artículo 75 del Reglamento General de aplicación a la Ley ibídem señala que la vigencia de los títulos habilitantes de transporte terrestre será de diez (10) años renovables, exceptuando los títulos habilitantes de transporte terrestre emitidos en la modalidad de taxi con servicio ejecutivo, para los cuales la vigencia será de 5 años renovables; ambos de acuerdo con el procedimiento establecido.

Que, el artículo 295 del Reglamento antes referido dispone: *"En todo momento, los pasajeros y pasajeras de los servicios de taxis tienen el derecho a exigir el cobro justo y exacto, tal como lo señala el taxímetro de la unidad, el cual debe estar visible, en pleno y correcto funcionamiento durante el día y noche, y que cumpla con todas las normas y disposiciones de la Ley y este Reglamento. A solicitud del pasajero o pasajera, el conductor del taxi estará obligado a entregar un recibo por el servicio prestado."*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Que, mediante la Ordenanza Metropolitana No. 0247, sancionada el 11 de enero de 2008, se expidió la Ordenanza Metropolitana Sustitutiva de la Sección IV, Capítulo IX, Título II del Libro Primero, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que regula, entre otros ámbitos, la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito;

Que, la Ordenanza Metropolitana No. 0047 del Distrito Metropolitano de Quito, reformada mediante Ordenanza Metropolitana 339, sancionada el 8 de enero del 2013, estableció el régimen administrativo para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, cuyo artículo único fue incorporado en el Parágrafo XXII "Del Uso del Suelo por parte de los vehículos privados", de la Ordenanza Metropolitana No. 247;

Que, el artículo innumerado (21) de la Ordenanza Metropolitana No. 0047, respecto a la base para la determinación del número de vehículos destinados al Servicio de Taxi, prevé que: *"1. Le corresponde únicamente a la Autoridad Administrativa Otorgante determinar en un período no menor a cinco años el número de vehículos que podrían ser destinados al Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, en cada una de las clases o subclases, en función de la necesidad y conveniencia del servicio público y, la necesidad de compatibilizar estas actuaciones con la seguridad de las personas, bienes y el ambiente. (...)"*

Que, mediante Ordenanza Metropolitana No. 056 sancionada el 27 de abril del 2015, el Concejo Metropolitano determinó los mecanismos para fortalecer la calidad y fijar las tarifas que los usuarios pagarán por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito.

Que, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito llevó adelante el estudio para la determinación de la oferta y demanda de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, concluyendo en su parte pertinente que:

> *"Cumpliendo con el mandato y el plazo previsto en el artículo innumerado (21) de la Ordenanza Metropolitana No. 047, sancionada el 15 de abril del 2011, es deber del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito determinar la oferta y demanda actual del servicio de transporte comercial en taxi, por lo que la Secretaría de Movilidad recomienda, acoger los resultados del estudio de oferta y demanda efectuados, para que, mediante Ordenanza Metropolitana se disponga reaperturar los trámites tendientes a la obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras de transporte en taxi, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupo, según corresponda, que permita cubrir la demanda insatisfecha que corresponde a un total de ocho mil seiscientos noventa y tres (8693) unidades vehiculares que serán destinadas a la prestación del servicio de taxi en sus distintas clases y subclases.*

Adicionalmente, conforme el análisis de efectividad del servicio y en cuanto a políticas de regulación se refiere, se recomienda actualizar íntegramente la normativa inherente al régimen administrativo aplicable para el servicio de taxi en el DMQ, debiendo contemplar en la misma mecanismos de control efectivos que permitan mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio en esta modalidad, según las conclusiones del estudio anteriormente detalladas; cuyas disposiciones además deberán guardar armonía con las competencias que ejerce el Distrito Metropolitano de Quito conforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (...)"

Que, de conformidad a los procesos de control que se desarrollan en la Agencia Metropolitana de Tránsito, se considera necesario mantener las subclases del servicio de taxi convencional del Distrito Metropolitano de Quito, esto es, Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario, Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales, y, Convencional en Zonas Urbanas Periféricas, para garantizar el debido control dentro del territorio.

Que, es deber del Municipio del Distrito Metropolitano determinar la oferta y demanda del servicio de transporte comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito; así como, actualizar la normativa inherente al régimen administrativo aplicable para dicha modalidad, que permita mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio en taxi; cuyas disposiciones deberán guardar armonía con las competencias que ejerce el Distrito Metropolitano de Quito conforme a la Ley.

En ejercicio de la atribución que le confieren los artículos 57, letra a), y 87, letra a), del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, el artículo 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito

Expide:

La siguiente ORDENANZA METROPOLITANA SUSTITUTIVA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 047, SANCIONADA EL 15 DE ABRIL DEL 2011, REFORMADA MEDIANTE ORDENANZA METROPOLITANA 0339 SANCIONADA EL 08 DE ENERO DEL 2013, REFORMATORIAS A LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 247, SANCIONADA EL 11 DE ENERO DEL 2008, QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

Art. único.- Incorpórese después del Parágrafo XXII "Del Uso del Suelo por parte de los vehículos privados", de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, un título innumerado con el texto siguiente:

Título I

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Del Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito

Capítulo I
Normas generales

Art. ... (1).- Objeto: Establecer las normas de planificación, regulación, promoción de nuevas tecnologías de vehículos y energías ambientalmente amigables, y, control en la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito, conforme las disposiciones contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), su Reglamento General de aplicación, las ordenanzas metropolitanas aplicables en materia de transporte terrestre, tránsito, seguridad vial, tarifas, tasas, patentes y demás que sean de cumplimiento obligatorio.

Art. ...(2).- Ámbito: Se sujetarán a las disposiciones de la presente Ordenanza las Operadoras legalmente constituidas y autorizadas a la prestación del servicio, con sus Conductores o Conductoras, para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, los usuarios del servicio, así como los proveedores de vehículos, taxímetros, sistemas de control y aplicativos móviles; y, Autoridades metropolitanas en el ámbito de sus competencias.

Capítulo II
Competencias

Art. ...(3).- Competencia regulatoria.-

1. Le corresponde al Concejo Metropolitano de Quito, establecer, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, mediante Ordenanza, las clases o subclases de Servicio de Taxi y, en general, el marco regulatorio en el que se presta el Servicio de Taxi, sin perjuicio de las competencias del Gobierno Central en la materia; así como, conocer y aprobar los estudios de oferta y demanda;
2. La expedición de normas de carácter técnico, planificación y regulación del servicio de transporte comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito son de competencia de la Secretaría encargada de la Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, o quien haga sus veces; y,
3. La ejecución de las normas de carácter técnico, planificación, regulación y de control, el otorgamiento de los títulos habilitantes para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi y las respectivas habilitaciones operacionales, así como la facultad sancionatoria administrativa, es de competencia de la Agencia Metropolitana de Tránsito del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Para el ejercicio efectivo de las competencias aquí señaladas, es obligación el mantener la debida coordinación con las dependencias municipales responsables del control de actividades comerciales dentro del Distrito Metropolitano de Quito, que permita el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Capítulo III
De la naturaleza y clasificación del Servicio de Taxi

Art. ...(4).- Servicio de Taxi.- El servicio de transporte comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito, es el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte masivo, en vehículos de color amarillo denominados taxi, organizados en operadoras legalmente constituidas y autorizados mediante un permiso de operación otorgado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, conducidos por personas autorizadas conforme al ordenamiento jurídico (el "Conductor o Conductora"), en el ámbito territorial y condiciones previstos en este Capítulo para cada clase y subclase.

Art. ...(5).- Clasificación.- El Servicio de Taxi se clasifica en convencional y ejecutivo.

1. El Servicio de Taxi Convencional es el servicio de transporte terrestre comercial que se presta al Usuario dentro de los límites del Distrito Metropolitano de Quito, cuando el vehículo es abordado en la vía pública, en una estación previamente autorizada, o, en general, sin que medie requerimiento por parte del Usuario a un centro de operaciones, sin perjuicio de que el mismo sea solicitado a través de un aplicativo móvil para el despacho de flota debidamente autorizado.

   El Servicio de Taxi Convencional podrá prestarse, en función del ámbito territorial, en las siguientes subclases:

a) Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario: Es aquel que se presta dentro de todo el ámbito territorial del Distrito Metropolitano de Quito, sin restricción territorial; y,
b) Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales: Es aquel que se presta exclusivamente al interior de la zona urbana de una parroquia rural o entre zonas urbanas de parroquias rurales vecinas. Eventualmente, las y los Conductores podrán trasladar Usuarios desde el ámbito territorial autorizado en el correspondiente Permiso de Operación hacia otras zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, pero en ningún caso podrán recoger Usuarios en estos destinos eventuales.
c) Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas: Es aquel que se presta en un sector determinado en el Permiso de Operación, dentro de las zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito calificadas por la Secretaría responsable de la Movilidad, o quien haga sus veces, como periféricas. Bajo ningún concepto, estos vehículos podrán circular para la prestación del Servicio de Taxi fuera del sector determinado en el Permiso de Operación.

2. El Servicio de Taxi Ejecutivo es el que se presta al Usuario en las zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, sin otra restricción territorial, cuando se lo hace en la modalidad de "puerta a puerta", siempre que medie un requerimiento del servicio efectuado por el Usuario a través de un Centro de Operaciones o

aplicativo móvil para el despacho de flota, debidamente autorizado, de conformidad a las disposiciones legales vigentes.

Capítulo IV
De la prestación del servicio

Art. ...(6).- Dimensionamiento del parque automotor de taxis.- La flota vehicular necesaria para atender la demanda del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, será determinado por la Secretaría responsable de la Movilidad o quien haga sus veces, sobre la base de los correspondientes estudios de oferta y demanda efectuados para cada una de la clases y subclases, en la zona urbana de la ciudad y en cada una de las parroquias rurales del Distrito.

El número máximo de vehículos destinados al servicio de taxi se determinará con base en las variables número de taxis-número de habitantes, cobertura del servicio de transporte público, características de las actividades socioeconómicas generales y particulares de zonas específicas, y cualquier otra que técnicamente se requiera.

Los estudios para el dimensionamiento del parque automotor de taxis serán actualizados cada quince (15) años y sus resultados serán puestos en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación y posterior ejecución, de ser el caso, por parte de las Autoridades metropolitanas en el ámbito de sus competencias.

Una vez determinado el número de vehículos requeridos para el servicio de taxi, la Secretaría responsable de la Movilidad, o quien haga sus veces, determinará los plazos y condiciones generales, encargando a la Agencia Metropolitana de Tránsito la ejecución de los resultados mediante los procedimientos previstos para la constitución jurídica de nuevas operadoras, otorgamiento de los respectivos permisos de operación y/o incremento de cupo a las Operadoras debidamente autorizadas a la prestación del servicio, según corresponda, precautelando las adecuadas condiciones de movilidad y seguridad vial.

Capítulo V
De las Operadoras

Art. ...(7).- Definición.- Son Operadoras de transporte terrestre comercial en taxi, las personas jurídicas de derecho privado que, constituidas como compañías o cooperativas autorizadas a prestar el servicio de taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito, hayan obtenido el correspondiente Permiso de Operación ante la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces.

Art. ...(8).- De la naturaleza jurídica.- Las Operadoras de transporte comercial en taxi, organizadas a través de Compañías y Cooperativas, según corresponda, se sujetarán a la Ley de Economía Popular y Solidaria y a la Ley de Compañías, en lo que se refiere a su organización jurídica; y a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad

Vial, su Reglamento General de aplicación y las disposiciones de la presente ordenanza, en lo que compete a su operación, regulación y control en la prestación del servicio de transporte terrestre; sin perjuicio de las demás normas que respecto al ejercicio de su actividad comercial deben cumplir dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Las operadoras de transporte comercial en taxi tendrán objeto social exclusivo para el que fue creado, de conformidad a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y no podrán prestar otro tipo de servicio distinto al que fue autorizado por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Capítulo VI
De La Constitución Jurídica

Art. ...(9).- Objeto social exclusivo.- De conformidad con lo que ordena la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para la constitución jurídica de compañías o cooperativas de taxis, el objeto social será exclusivo para la prestación del servicio de transporte en taxi, tanto para el servicio convencional como para el servicio ejecutivo, en sus respectivas subclases.

Art. ...(10).- Informe previo de constitución jurídica.- De conformidad a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las entidades del sector público responsables de los procesos de constitución de personas jurídicas, no podrán otorgar la personería jurídica a las operadoras de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, sin contar con el informe previo de constitución jurídica emitido por la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces.

Art. ...(11).- Requisitos y condiciones: Los interesados para la constitución jurídica de una operadora de transporte terrestre comercial en taxi, deberán solicitar el informe y autorización previa a la Agencia Metropolitana de Tránsito, acreditando el cumplimiento de los requisitos generales previstos para este propósito en el ordenamiento jurídico vigente en materia de transporte terrestre.

La Agencia Metropolitana de Tránsito, a través de sus áreas administrativas competentes, verificará la disponibilidad dentro del estudio de oferta y demanda aprobado y determinará, con sustento en el respectivo informe técnico y jurídico, la factibilidad para la constitución de una operadora de transporte terrestre comercial en taxi, que haya cumplido con las condiciones y requisitos exigidos para la obtención del informe previo de constitución jurídica, en el que se hará constar al menos, el nombre de la compañía o cooperativa a ser constituida, según la clase, el ámbito de operación según los límites territoriales establecidos (subclases), el detalle de socios o accionistas, el objeto social exclusivo que deberá constar en el estatuto y la alusión expresa de que el Informe no constituye título habilitante para la prestación del servicio.

El informe de factibilidad será comunicado a los interesados a través de una Resolución de Informe Previo de Constitución Jurídica y tendrá una vigencia de ciento veinte (120) días contados a partir de la fecha de emisión de la misma.

El interesado tendrá un plazo de ciento veinte (120) días, contados a partir de la notificación de la Resolución de Informe Previo de Constitución Jurídica, para concluir con el trámite de constitución jurídica ante las entidades competentes, presentarlo ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, o quien haga sus veces, y, solicitar el título habilitante respectivo, caso contrario se dará por extinguido el efecto jurídico contenido en la misma.

Capítulo VII
Del Permiso De Operación y Habilitaciones Operacionales

Art. ...(12).- Permiso de Operación.- Para la prestación del servicio de transporte en taxi, convencional o ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, las Compañías y Cooperativas constituidas, según sea el caso, deberán obtener previamente el permiso de operación ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, bajo el cumplimiento de los requisitos y condiciones previamente establecidos.

Art. ...(13).- Requisitos y condiciones: La o el representante legal de la Compañía o Cooperativa constituidas, según sea el caso, deberán solicitar el correspondiente permiso de operación agregando a su petición los requisitos documentales previstos en el ordenamiento jurídico vigente.

Sin perjuicio de los requisitos para la obtención del permiso de operación de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, las Compañías y Cooperativas, respectivamente, deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Encontrarse al día con las obligaciones para con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
2. Pago de la patente municipal.
3. Licencia única de actividades económicas - LUAE.

La solicitud deberá presentarse ante la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, entidad que verificará la disponibilidad dentro del estudio de oferta y demanda previamente aprobado; debiendo determinar, con sustento en el respectivo informe técnico, la factibilidad de extender el Permiso de Operación a la Persona Jurídica solicitante.

Ninguna Operadora podrá prestar el servicio de taxi con vehículos cuyo titular no se encuentre habilitado en el respectivo Permiso de Operación otorgado por la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Toda modificación solicitada por la o el representante legal de una Operadora a su Permiso de Operación deberá ser autorizada previamente por la Agencia Metropolitana de Tránsito, bajo el cumplimiento de los requisitos y condiciones previstas en el ordenamiento jurídico vigente.

El Permiso de Operación de transporte terrestre comercial en taxi convencional, urbano, rural y periférico, tendrá una vigencia de diez (10) años renovables, de acuerdo con el

procedimiento establecido en la normativa aplicable vigente. El Permiso de Operación de transporte terrestre comercial en taxi ejecutivo, será de cinco (5) años renovables, de acuerdo con el procedimiento establecido en la normativa aplicable vigente. Para la renovación del título habilitante, la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces verificará el cumplimiento de requisitos de idoneidad del socio o accionista de la Operadora, en calidad de beneficiario de la respectiva habilitación operacional, así como de los conductores designados para la prestación del servicio en vía, conforme los lineamientos emanados desde la Secretaría responsable de la Movilidad o quien haga sus veces.

Art. ...(14).- De las habilitaciones operacionales.- Las habilitaciones operacionales son documentos de identificación y control municipal, otorgadas de forma individual a los vehículos habilitados dentro del respectivo Permiso de Operación de las Operadoras de Transporte comercial en taxi del DMQ, cuyo registro le corresponde mantener a la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, en calidad de Autoridad otorgante.

Las habilitaciones operacionales previstas en este Título se otorgan nominalmente y no son disponibles o negociables por su titular ni por la Operadora autorizada a la prestación del servicio, por encontrarse fuera del comercio; por lo tanto, no podrán ser objeto de medidas cautelares o de apremio, arrendamiento, cesión o, bajo cualquier figura, transferencia o traspaso de su explotación o uso. De verificarse tales hechos, la habilitación operacional será devuelta a la Agencia Metropolitana de Tránsito en su calidad de titular de la misma.

Las habilitaciones operacionales como parte del Permiso de Operación otorgado a favor de la Operadora, tendrán una vigencia igual al título habilitante emitido.

Art. ...(15).- Cambio de socio o unidad- Durante la vigencia del Permiso de Operación la Operadora podrá solicitar a la Agencia Metropolitana de Tránsito, o quien haga sus veces, el cambio de socio y/o unidad sobre la o las habilitaciones operacionales otorgadas en el título habilitante, bajo el cumplimiento de los requisitos previstos en el ordenamiento jurídico vigente.

No procederá el cambio de beneficiario de una habilitación operacional (socio o accionista), antes de los cinco (5) años contados a partir de la emisión del Permiso de Operación a favor de la Operadora o a partir de su ingreso como beneficiario de la misma. En caso de desvinculación del socio o accionista de la habilitación operacional otorgada a la Operadora, la misma será devuelta a la Agencia Metropolitana de Tránsito en su calidad de titular, previo el proceso administrativo de sanción por terminación correspondiente, salvo muerte o enfermedad catastrófica del beneficiario de la habilitación (socio o accionista) debidamente comprobada.

Art.- ...(16).- Permiso de operación producto de fusión o escisión.- De forma previa a la escisión o fusión de una compañía o cooperativa de transporte terrestre comercial en taxi del DMQ, los interesados, bajo el cumplimiento de los requisitos previstos en la Ley para este tipo de actos jurídicos, presentará ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, la

solicitud conjuntamente con el proyecto de minuta de escisión o fusión de la persona jurídica, en cuyo texto, deberá constar la manifestación expresa respecto a la condición de los socios o accionistas titulares de los vehículos habilitados para la prestación del servicio en el Permiso de Operación correspondiente, a la cual se deberá acompañar el Acta de Junta General y demás documentos habilitantes que legitimen de conformidad a la Ley la decisión adoptada,

La Agencia Metropolitana de Tránsito, una vez verificado los requisitos y condiciones de Ley, con el informe técnico y jurídico de respaldo, emitirá la resolución con la factibilidad previa de fusionar o escindir la Operadora en cuestión, documento habilitante para perfeccionar dicho acto ante los organismos de control competentes.

Una vez efectuado los trámites administrativos ante los organismos competentes, y, aprobada que haya sido la fusión o escisión de la Compañía o Cooperativa, la o el representante legal de la Operadora deberá solicitar ante la Agencia Metropolitana de Tránsito el correspondiente Permiso de Operación bajo los requisitos y procedimientos previstos en la presente Ordenanza.

La fusión o escisión de una Operadora no constituye la creación de nuevos servicios de transporte, por lo tanto, la emisión del permiso o permisos de operación a regir después de dichos actos jurídicos se limitará al número de vehículos habilitados originalmente en la o las Operadoras requirentes.

Capítulo VIII
De los vehículos y sistemas

Art. ...(17).- Características y Condiciones de los Vehículos destinados al Servicio de Taxi.- Los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi deberán sujetarse a las características y condiciones previstas en el ordenamiento jurídico vigente y a las normas técnicas aplicables a nivel nacional para este tipo de servicio. Sin perjuicio de aquello, los vehículos de la modalidad taxi en el Distrito Metropolitano de Quito se sujetarán a la Regla Técnica que defina los signos y franjas distintivas para la prestación del servicio, en razón de la clase y/o subclase de servicio, emitida por la Secretaría responsable de la movilidad, o quien haga sus veces.

Las Operadoras de transporte en taxi que durante los procesos de renovación o cambio de unidad soliciten la habilitación de vehículos eléctricos o vehículos que generen cero emisiones dentro de su flota autorizada, podrán requerir a la Agencia Metropolitana de Tránsito atención prioritaria en la ubicación de parqueaderos y estacionamientos en zonas de circulación de alta demanda, zonas sensibles, zonas especiales turísticas de la ciudad y estaciones de transferencia de pasajeros, según su clase de servicio. Para el efecto, la Secretaría responsable de la Movilidad o quien haga sus veces determinará las condiciones y lineamientos técnicos aplicables a esta disposición.

Art. ...(18).- Centro de llamadas, sistema de despacho de flotas y aplicativos móviles.- Las operadoras de transporte comercial ejecutivo, para la prestación del servicio de transporte para el que fueron autorizadas, deberán contar con un centro de

llamadas y sistema de despacho de flota debidamente homologado, calificado y autorizado por la Agencia Nacional de Tránsito en el ejercicio de sus competencias. La Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, por su parte, verificará el cumplimiento de esta condición y empleará los mecanismos de control que sean necesarios para su efectivo cumplimiento.

Sin perjuicio de su clase de servicio, las operadoras de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, del Distrito Metropolitano de Quito, únicamente podrán contar con un sistema de control y gestión de flotas, sea a través de aplicativos móviles, autorizados y debidamente homologados por la entidad de regulación y control nacional.

Art. ...(19).- Proveedores de taxímetros, equipos de control y aplicativos móviles.- Los proveedores y comercializadores de taxímetros y sistemas de despacho de flota de taxis, así como los desarrolladores de aplicativos móviles para el despacho de flotas de taxis a través del posicionamiento global GPS y telecomunicaciones, previamente a la comercialización de sus equipos y/o servicios, deberán obtener obligatoriamente el certificado de homologación, validación y/o calificación por parte de la Agencia Nacional de Tránsito, de conformidad a la Ley y normas técnicas y de medición que le son aplicables, previo a su instalación en las unidades vehiculares autorizadas a la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, certificado que será obligatorio para el ejercicio de sus actividades comerciales dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Sus bienes y servicios deberán ser provistos únicamente a las unidades vehiculares autorizadas a la prestación del servicio en taxi. Su incumplimiento conlleva las sanciones previstas en el ordenamiento metropolitano vigente, para el efecto, la Agencia Metropolitana de Tránsito conjuntamente con la Agencia Metropolitana de Control, o quienes hagan sus veces, coordinarán operativos que permitan velar por el fiel cumplimiento de lo aquí dispuesto.

Capítulo IX
De las Tarifas

Art. ...(20).- Determinación.- La prestación del Servicio de Taxi estará sujeta al precio privado en la tarifa vigente determinada por el Concejo Metropolitano del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, que obligará por igual tanto a las y los usuarios como a las Operadoras y sus Conductores o Conductoras.

Art. ...(21).- Publicidad.- Será de obligatorio cumplimiento por parte de las y los Conductores, la colocación del cuadro de tarifas vigentes en el interior del vehículo, en un lugar totalmente visible para la o el Usuario.

Art. ...(22).- Cobro de tarifa: Para el cobro de la tarifa por parte de las operadoras debidamente autorizadas para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, los vehículos destinados a su servicio estarán provistos de un

taxímetro debidamente homologado, que permita la exacta aplicación de los valores debidamente fijados.

El uso del taxímetro para el cobro de las tarifas respectivas, es obligatorio durante todo el recorrido y tiempo que fueren utilizados por los pasajeros, los 365 días del año y las 24 horas del día. El equipo deberá contar de tecnología homologada y certificada por parte de la Agencia Nacional de Tránsito, y deberá estar situado en la parte delantera derecha del interior del vehículo, de forma que en todo momento resulte completamente visible para el viajero la lectura de la tarifa y precio de la carrera, debiendo además emitir el comprobante de venta en los términos previstos en la normativa tributaria aplicable.

El no uso del taxímetro durante la prestación del servicio será causal de revocatoria de la habilitación operacional correspondiente, previo el proceso administrativo de sanción previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Capítulo X
De la calidad de servicio

Art. ...(23).- Del fortalecimiento de la calidad: Sin perjuicio de las previstas en el ordenamiento jurídico nacional y local vigente, para el mejoramiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, del Distrito Metropolitano de Quito, las Operadoras autorizadas, con sus conductores, conductoras y personal administrativo, estarán obligados a observar las siguientes disposiciones,:

a) Garantizar la prestación del servicio las 24 horas del día y los 365 días del año a fin de precautelar la movilidad de la ciudadanía.

b) Garantizar un adecuado trato a los usuarios, a través de un comportamiento correcto y cortés, en todo momento, por parte de los conductores, conductoras y personal administrativo perteneciente a la Operadora;

c) Mantener un proceso de selección, contratación, evaluación, control y capacitación de sus conductores, conductoras y personal administrativo, así como, establecer programas de mantenimiento y renovación de su flota vehicular. La Agencia Metropolitana de Tránsito implementará los mecanismos de evaluación y verificación idoneidad de los conductores de taxi del DMQ.

d) Respeto a las tarifas establecidas en los horarios definidos, a través del uso obligatorio del taxímetro.

e) No eludir las carreras solicitadas por los usuarios a sectores concurridos del hipercentro, zonas rurales o periféricas, conforme lo autorizado en los permisos de operación otorgados;

f) Garantizar un adecuado despacho en la flota perteneciente a las operadoras de transporte comercial en taxi ejecutivo, con la infraestructura física, tecnológica y de

comunicación necesaria, en la que deberán receptar centralmente los pedidos de las y los usuarios del servicio de taxi, así como contar con al menos un estacionamiento fuera de la vía, propio o contratado para los vehículos destinados a prestar el Servicio de Taxi Ejecutivo.

g) Implementar mecanismos para la atención de quejas ciudadanas, en las que se proporcionará información clara y oportuna sobre las condiciones de servicio a favor de los usuarios.

h) Capacitar periódicamente a los conductores, conductoras y personal administrativo en temas turísticos, sus políticas y lineamientos, de tal forma que se brinde un trato cordial al turista y se proporcione información sobre los lugares de interés turístico de la ciudad, alojamiento, alimentación y centros de esparcimiento.

i) Capacitar periódicamente a los conductores en temas relacionados a la atención preferente de usuarios con movilidad reducida.

j) Cumplir y hacer cumplir a sus socios o accionistas y Conductores, las normas que sobre la prestación del Servicio de Taxi se encuentran vigentes en el Distrito Metropolitano de Quito, así como las condiciones y requisitos que sirvieron de base para el otorgamiento del respectivo Permiso de Operación y las respectivas Habilitaciones Operacionales.

k) Cumplir con sus obligaciones y deberes tributarios y aquellos derivados de su calidad de empleador, de conformidad con el ordenamiento jurídico.

l) Contar con un sistema de control y gestión de flotas, y de ser el caso, con aplicativos móviles, debidamente homologados, calificados y autorizados de conformidad a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

m) Contar con los seguros y pólizas vigentes, necesarias para cubrir la responsabilidad civil frente a terceros derivada de la prestación del Servicio de Taxi. La Agencia Metropolitana de Tránsito verificará periódicamente la vigencia de las respectivas pólizas.

n) Contar con al menos un establecimiento de atención al Usuario.

o) Garantizar la inclusión de las mujeres en calidad de socias o accionistas, y en su caso, Conductoras, en un porcentaje no menor al 10% de la nómina respectiva.

p) Las Operadoras y los titulares de los vehículos destinados al Servicio de Taxi estarán además sujetos al mecanismo alternativo de resolución de controversias con las y los Usuarios que en materia de servicios públicos el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito hubiera promovido o establecido.

q) Las Operadoras y los titulares de los vehículos destinados al Servicio de Taxi estarán sujetos a los mecanismos de racionalización o restricción vehicular que se establezcan de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano.

r) Contar con al menos el 2% de unidades adoptadas para el traslado de personas con discapacidad.

s) Las demás que determine la Autoridad competente.

Para el cumplimiento de lo dispuesto en los literales anteriores se incorporará procesos permanentes de capacitación y de formación de conductores y personal administrativo por parte de las operadoras autorizadas a la prestación del servicio.

El incumplimiento de uno de los parámetros de calidad aquí dispuestos, será causal de revocatoria de la habilitación operacional respectiva, previo el proceso administrativo sancionador previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Art. ...(24).- Tasas por servicio.- Los valores por las tasas que por concepto del servicio de transporte deberán cancelar en el ejercicio de la actividad las Operadoras de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, serán fijadas por las entidades metropolitanas competentes en materia de tributos y por el órgano de regulación y control en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a nivel nacional, según sus atribuciones conforme las disposiciones legales vigentes.

Capítulo XI
De las y los Conductores

Art. ...(25).- Definición.- Se entiende por Conductor o Conductora toda persona mayor de edad, que reuniendo los requisitos prescritos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, está calificado para manejar un vehículo a motor en la vía pública para la prestación del servicio de taxi.

Art. ...(26).- Obligaciones generales del Conductor o Conductora.- Sin perjuicio de las obligaciones previstas en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, son obligaciones generales de las y los Conductores que circulen en el Distrito Metropolitano de Quito:

1. Ajustar su conducta al ordenamiento jurídico que regula el ejercicio de la actividad que tiene encomendada, en tal virtud y de manera especial, deberá conducir dentro de los límites de velocidad autorizados, no hablar por teléfono en ningún momento durante el trayecto, emplear para sí mismo y requerir a las y los Usuarios el uso del cinturón de seguridad y, en general, observar las normas jurídicas y técnicas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

2. Observar con las y los Usuarios un comportamiento correcto y cortés, en todo momento.

3. Portar obligatoriamente los siguientes documentos vigentes respecto de sí mismo o del vehículo que conduce, según corresponda:
   a. Licencia de Conducir profesional, vigente.
   b. Documento de Matriculación Vehicular, con el pago del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) vigente.
   c. Habilitación operacional.
   d. Certificado de aprobación de la revisión técnica vehicular otorgada por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

4. Cuidar su indumentaria, su aseo personal y el del vehículo.

5. Cuidar, en todo momento, el cumplimiento de las características y condiciones del vehículo conforme las características y condiciones previstas en el ordenamiento jurídico.

6. Respetar en todo momento los derechos de las y los Usuarios y, en lo que le corresponda, facilitar el cumplimiento de sus obligaciones.

7. Aprobar las evaluaciones periódicas que lleve a cabo la Agencia Metropolitana de Tránsito para verificar la idoneidad de los conductores de los vehículos autorizados a la prestación del servicio.

8. Garantizar el acceso al servicio de las personas con movilidad reducida.

9. Las demás que determine la Autoridad.

El incumplimiento de una de las obligaciones aquí dispuestas será causal de revocatoria de la habilitación operacional respectiva, previo el proceso administrativo sancionador previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Capítulo XII
De los derechos de las y los Usuarios

Art. ...(27).- Derechos relacionados con el Servicio de Taxi.- Son derechos de las y los Usuarios relacionados con el servicio de taxi, además de los previstos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano:

1. Recibir un trato digno y respetuoso de parte de la Conductora o Conductor y del personal administrativo de la Operadora, y, en su caso, del Centro de Operaciones.

2. Pagar exclusivamente la tarifa que marque el taxímetro y recibir el comprobante de venta o su sustituto válido.

3. Denunciar cualquier infracción al ordenamiento jurídico que rige el Servicio de Taxi al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito o a la Operadora, y obtener oportuna respuesta sobre las medidas adoptadas.

4. Las y los Conductores que fueren requeridos por un Usuario o Usuaria para prestar servicio estando libre el vehículo no podrán negarse a ello sin causa justificada. Se considerarán causas justificadas, entre otras, las siguientes:

a) Ser requerido para transportar un número de Usuarias o Usuarios superior al de las plazas autorizadas para el vehículo según la clasificación del servicio.
b) Cuando cualquiera de los pasajeros se halle en estado de manifiesta embriaguez, o intoxicación por estupefacientes, excepto en los casos de peligro grave o inminente para su vida o integridad física.
c) Cuando sea requerido para prestar el servicio por vías intransitables que ofrezcan peligro para la seguridad o integridad tanto de los ocupantes y de la Conductora o Conductor como del vehículo.
d) Cuando en razón de la clase o subclase del Servicio de Taxi, no se cuente con la autorización para recoger a la Usuaria o Usuario en la vía pública.

5. En caso de accidente o avería del vehículo, así como cuando el vehículo fuera detenido por un agente autorizado, la o el Conductor detendrá el taxímetro. Si no se consumase el servicio, la o el usuario sólo estará obligado u obligada a pagar lo que el taxímetro marque.

6. Si la Conductora o el Conductor olvidara poner en funcionamiento el taxímetro, será de su cuenta lo devengado hasta el momento de advertir su omisión, cualquiera que fuera el recorrido efectuado.

7. Contar con canales de comunicación directa con las Autoridades metropolitanas, que le permitan obtener atención oportuna de las quejas y denuncias interpuestas por la calidad de servicio ofertada.

Capítulo XIV
Régimen sancionatorio

Art. ...(28).- De la suspensión, revocatoria y terminación de los títulos habilitantes.- La suspensión revocatoria, imposición de multa o declaratoria de terminación del Permiso de Operación o habilitaciones operacionales, como medidas de sanción administrativa, se sujetará a las causales previstas en la Ley Orgánica de transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las Ordenanzas Metropolitanas vigentes, facultad sancionatoria que estará a cargo de la Agencia Metropolitana de Tránsito, bajo el procedimiento sancionador

previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD); esto sin perjuicio de las acciones que por cometimiento de infracciones de tránsito las autoridades judiciales sustancian al amparo del Código Orgánico Integral Penal (COIP).

Para efectos de la aplicación del Régimen Administrativo sancionador, cualquier persona natural o jurídica podrá presentar la denuncia sobre el cometimiento de una infracción que de origen al correspondiente procedimiento administrativo.

DISPOSICIONES GENERALES

Primera: Para efectos de aplicación de lo dispuesto en el artículo innumerado (15) de la presente Ordenanza, la Agencia Metropolitana de Tránsito verificará la fecha de ingreso de los socios y/o accionistas de las Operadoras, como beneficiarios de una habilitación operacional y/o fecha de emisión del Permiso de Operación correspondiente, siendo obligatoria su sujeción únicamente por parte de las Operadoras constituidas y por quienes ingresaron en calidad de beneficiarios, con fecha posterior a la sanción de la presente Ordenanza Metropolitana.

La presente disposición es de cumplimiento obligatorio además para los beneficiarios de las habilitaciones operacionales otorgadas en el marco del Proceso de Regularización de Taxis del Distrito Metropolitano de Quito del 2011.

Segunda: La Secretaría de Medio Ambiente en coordinación con la Secretaría de Movilidad, determinarán un esquema de incentivos para reconocer a las Operadoras que hayan habilitado dentro de su flota vehículos eléctricos o vehículos que generen cero emisiones, en reconocimiento a los beneficios socio ambientales derivados de la reducción de emisiones y reducción de ruido. Este reconocimiento podrá hacerse a través de condecoraciones y/ o reconocimientos públicos conforme las ordenanzas vigentes.

El Alcalde Metropolitano dispondrá a las unidades administrativas correspondientes, el análisis de los incentivos económicos o descuentos en tasas por servicios, a los que podrán acceder los Operadores que hayan habilitado dentro de su flota vehículos eléctricos o vehículos que generen cero emisiones.

Tercera: Sin perjuicio de las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza, las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio de taxi del DMQ, darán cumplimiento estricto a los mecanismos para fortalecer la calidad y a la tarifa que por prestación del servicio se encuentra vigente, conforme la Ordenanza Metropolitana No. 056 sancionada el 27 de abril del 2015.

Cuarta: Encargar a la Secretaría de Movilidad para que en coordinación con la entidad responsable del control y regulación del transporte terrestre a nivel nacional, gestione la revisión de la tipología de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte

en taxi y su respectiva homologación, que permita brindar por parte de los Operadores un servicio diferenciado.

Quinta: En todo lo no previsto en la presente Ordenanza Metropolitana, se observarán las disposiciones que en materia de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, se encuentren contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial, Reglamento general de aplicación y ordenanzas metropolitanas aplicables.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Primera: En el plazo de noventa (90) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad conjuntamente con la Agencia Metropolitana de Tránsito, pondrá a disposición de la ciudadanía las herramientas tecnológicas que sean necesarias para mantener canales de comunicación directa entre la Autoridad y los usuarios del servicio. La Agencia Metropolitana de Tránsito a través de sus unidades administrativas, dará atención prioritaria a los requerimientos, quejas y/o denuncias que respecto a la calidad de servicio en taxi sean presentadas a través de los mismos.

El número de requerimientos, quejas y/o denuncias atendidas por estos canales será publicado periódicamente para conocimiento de la ciudadanía en general.

Segunda: En el plazo del noventa (90) días, contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito, en coordinación con la Secretaría de Comunicación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, impulsará un plan comunicacional de difusión de la presente Ordenanza Metropolitana, por el cual se informará a la ciudadanía las condiciones de calidad que deben ser exigidas durante la prestación del servicio, los canales de comunicación para la presentación de denuncias, así como los mecanismos de control a los cuales están sujetas las Operadoras autorizadas.

Tercera: Acoger la recomendación constante en los Informes Técnicos de fechas 09 y 10 de junio del 2017, emitidos por la Secretaría de Movilidad, en relación a los resultados del estudio de oferta y demanda del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, con la finalidad de que durante el plazo de ciento ochenta (180) días, contados a partir de la sanción de la presente ordenanza metropolitana, se reaperturen los trámites tendientes a la obtención de informes previos de constitución jurídica de nuevas operadoras de transporte en taxi, emisión de títulos habilitantes e incremento de cupo, según corresponda, que permita cubrir la demanda insatisfecha que corresponde a un total de ocho mil seiscientos noventa y tres (8693) unidades vehiculares que serán destinadas a la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del DMQ.

Para la debida distribución de la oferta del servicio aquí determinada, las personas naturales que hayan venido prestando el servicio de transporte comercial de taxi sin un título habilitante (aplicantes), deberán presentar su solicitud inicial ante la Agencia

Metropolitana de Tránsito, debiendo cumplir para el efecto las siguientes condiciones, bajo el orden de prelación que se detalla a continuación:

1. Constar en la línea base producto del levantamiento de información presentado por la Secretaría de Movilidad. Sin perjuicio de aquello, las personas previstas en el presente numeral, deberán justificar obligatoria y documentadamente cualquiera de las condiciones detalladas en los numerales subsiguientes.
2. Personas naturales que justifiquen documentadamente que solicitaron formalmente ante los organismos de tránsito competentes, la habilitación de vehículos eléctricos y/o vehículos que generen cero emisión para la prestación del servicio de taxi, antes del 31 de diciembre del 2014.
3. Personas naturales que hayan venido prestando el servicio de transporte comercial sin un título habilitante otorgado antes del 31 de diciembre del 2014 y que justifiquen con un documento emitido por autoridad pública tal condición.
4. Personas naturales que justifiquen documentadamente que pertenecen, en calidad de socio o accionista, a una persona jurídica que se encuentre prestando el servicio de transporte terrestre comercial en taxi antes del 31 de diciembre del 2014.
5. Personas naturales que justifiquen documentadamente que solicitaron formalmente ante la Secretaría de Movilidad o Agencia Metropolitana de Tránsito la conformación de una Operadora de transporte o la emisión de un título habilitante para la prestación del servicio de taxi, antes del 31 de diciembre del 2014.
6. Personas naturales que justifiquen documentadamente que formaron parte del proceso de regularización de taxis del DMQ en el año 2011.
7. Personas naturales que justifiquen documentadamente la compra de un sistema de despacho de flota o compra de taxímetros antes del 31 de diciembre del 2014, en el que se pueda constar la identificación de la persona y del vehículo a ser instalado.

Sólo podrá aplicar una persona natural por cada vehículo a ser destinado al servicio de transporte terrestre comercial en Taxi del DMQ.

Considerando que el permiso de operación para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi del DMQ es otorgado a las personas jurídicas que habiendo cumplido con los requisitos previstos en la Ley, se hayan constituido como compañías y/o cooperativas de transporte, las solicitudes iniciales a ser presentadas por las personas naturales (aplicantes) podrán sujetarse a cualquiera de las siguientes condiciones de manera libre y voluntaria:

1. Los aplicantes podrán participar en la constitución de una persona jurídica de derecho privado que reúna los requisitos determinados en la normativa vigente

para la obtención de un Permiso de Operación. Para la constitución de una operadora de transporte comercial en taxi, se necesitará un número de aplicantes en el mínimo que disponga la Secretaría de Movilidad. Los interesados deberán solicitar el informe técnico - jurídico previo ante la Agencia Metropolitana de Tránsito, dentro de los plazos, cronogramas y requisitos dispuestos por la Secretaría de Movilidad; o,

2. Los aplicantes podrán asociarse a una Operadora de transporte en taxi debidamente constituida dentro del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual se observarán los requisitos previamente determinados para el trámite de incremento de cupo y otorgamiento de las habilitaciones operacionales a las que haya lugar.

Las y los aplicantes del servicio presentarán los documentos cumpliendo los requisitos establecidos en la normativa vigente y las formalidades establecidas en el procedimiento para el otorgamiento del informe jurídico favorable de constitución y/o incremento de cupo, según sea el caso, por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito.

En caso de existir remanente de la oferta establecida, la Secretaría de Movilidad, mediante resolución administrativa, dispondrá la distribución de la flota remanente bajo los lineamientos técnicos que garanticen el equilibrio en la oferta de taxis dentro del Distrito.

Cuarta: Dentro del plazo máximo de quince (15) días, contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad, mediante Resolución debidamente motivada, establecerá los plazos, cronogramas, requisitos y condiciones para la ejecución del estudio de oferta y demanda aquí aprobado, observando para el efecto los requisitos previstos en el Manual para la Obtención de Títulos Habilitantes de Transporte vigente, para los procesos de constitución jurídica, emisión de permisos de operación e incremento de cupos, según corresponda, las condiciones dispuestas en la presente ordenanza y los resultados de ubicación geográfica inherentes a la información levantada por la Secretaría de Movilidad dentro del estudio de oferta y demanda realizado.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Primera.- Deróguese y déjese sin efecto el contenido íntegro de la Ordenanza Metropolitana No. 0047 del Distrito Metropolitano de Quito, sancionada el 15 de abril del 2011 y su reforma contenida en la Ordenanza Metropolitana No. 339 sancionada el 08 de enero del 2013, por las cuales se reformó la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero del 2008.

Segunda.- Deróguese toda norma de igual o inferior jerarquía que se oponga a las disposiciones de la presente Ordenanza.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

DISPOSICIÓN FINAL

Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción.

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:
    - Lograr una movilidad sostenible mediante la promoción y el fomento del uso del transporte público sobre el transporte privado.
    - Garantizar la transparencia en la gestión del recaudo del sistema.
    - Facilitar el uso del servicio de transporte público.
    - Ofrecer un adecuado nivel de accesibilidad a los diferentes grupos de usuarios.
    - Garantizar un buen nivel de servicio y la satisfacción de los usuarios.

- Usuario:
    - Contar con un esquema tarifario sencillo y comprensible que le permita conocer fácilmente el costo de su viaje.
    - Minimizar el costo monetario de su viaje apoyado en un esquema tarifario para varios modos.
    - Mejorar el nivel de servicio reduciendo los tiempos de recorrido.

- Operadores:
    - Recibir los ingresos suficientes para cubrir a inversión, los costos de operación y su rentabilidad.
    - Buscar que el precio del pasaje (tarifa) represente el costo de operación de cada uno de los subsistemas de transporte.
    - Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de usuarios.
    - 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 "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 EPMTPQ 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 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 ibídem, que define al servicio de transporte público Intracantonal, como aquel que opera dentro de los limites cantonales y por ende le corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;

Que, el numeral 9 del artículo 80 de la Ley ibídem, señala que: *"Constituyen infracciones de transporte de primera clase, y serán sancionadas con multa de cuatro (4) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, las siguientes: (...) 9. No proporcionar a los usuarios los términos y condiciones de prestación del servicio establecido por la operadora (...);"*

Que, el artículo 201 de la mencionada Ley Orgánica determina que los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a: *"a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente;" "e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y, f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos;"*

Que, por otro lado, la Disposición Transitoria Octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) dispone que: *"Los municipios que actualmente ejerzan competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones de la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización";*

Que, el numeral 1 del artículo 60 del Reglamento a la LOTTTSV determina que el servicio de transporte Intracantonal es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales);

Que, el 26 de abril de 2012 el Consejo Nacional de Competencias emite por disposición constitucional la Resolución No. 006-CNC-2012, en la cual se ratifica que los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la referida resolución y de conformidad a los modelos de gestión;

Que, el artículo 17 numeral 7 de la referida Resolución señala que en el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, al amparo de la regulación nacional, emitir normativa técnica local para entre otras, *"Regular la fijación de*

tarifas de los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades de servicio de acuerdo a la política tarifaria nacional emitida por el ministerio rector";

Que, el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 003-CNC-2014 Aclaratoria de la Resolución No. 006-CNC-2012, de 22 de septiembre de 2014, dispone en el artículo 1: *"Se ratifica que la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue transferida de manera obligatoria y definitiva, contemplando modelos de gestión diferenciados y cronogramas de implementación, (...) por tanto, la competencia no puede ser devuelta ni rechazada por ningún gobierno autónomo descentralizado municipal.";*

Que, la referida Resolución Aclaratoria, en su artículo 3 señala que: *"A los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales les corresponde fijar la tarifa de transporte terrestre, para lo cual implementarán, en ejercicio de su autonomía, los mecanismos que consideren necesarios para el cumplimiento irrestricto de la Constitución y la ley";*

Que, mediante Resolución N° 001-DIR-2003-CNTTT de 22 de enero de 2003, el ex Consejo Nacional de Tránsito fijó los valores de las tarifas de transporte público en sus diferentes modalidades, cuyo valor a pagar por la prestación del servicio de transporte urbano a nivel nacional fue establecido en veinticinco (0,25) centavos de dólar de los Estado Unidos de América por pasajero, disponiendo además el cumplimiento obligatorio de la media tarifa para pasajeros de la tercera edad, personas con discapacidad y estudiantes de niveles primario y secundario, rubros que no han sido revisados ni actualizados por el Gobierno Nacional hasta la presente fecha;

Que, la Ordenanza Metropolitana 0194 de fecha 13 de marzo de 2012, establece en su artículo 1, que: *"El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros constituye el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito metropolitano de Quito garantizar y promover a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad dentro de su territorio(...)";*

Que, el numeral 2 del artículo 5 de la referida Ordenanza, señala que el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se organiza en cuatro subsistemas, el subsistema de transporte masivo de pasajeros denominado "Metro de Quito", el subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos denominado "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 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, 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 ibídem 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) **Índices operacionales.-** Parámetros del servicio de transporte que determinan las rutas, frecuencias, intervalos, apertura y cierre de operación, así como flota vehicular.
b) **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.
c) **Pasajero/Usuario.-** Persona que utiliza un medio de transporte público para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el conductor.
d) **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.

e) **Rutas.-** Recorrido legalmente autorizado a la transportación pública, considerando origen y destino.
f) **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.
g) **Servicio Nocturno**: Aquel que se presta en los corredores del Subsistema de Transporte Público Metrobús Q, en horario comprendido desde las 22h30 hasta las 05h00 del día siguiente.
h) **Servicio expreso:** Aquel que se presta en los corredores del Subsistema de Transporte Público Metrobús Q y que no realiza paradas intermedias, para el embarque y desembarque utiliza un sitio adecuado diferente al de los servicios normales.
i) **Tarifa.-** Rubro o precio que por el servicio de transporte público de pasajeros paga el usuario.
j) **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.
k) **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.
l) **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.
m) **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.
n) **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.

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: 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 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:

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 - Conocoto-La Salle - Amaguaña	Marín - Conocoto-La Salle - Amaguaña	$ 0,52
	Marín - Conocoto	$ 0,34
	Marín - Cuarteles	$ 0,36
	Marín - Yanahuaico	$ 0,42
Marín-San Pedro de Tabaoda-Cuarteles	Marín-San Pedro de Tabaoda-Cuarteles	$ 0,50
	Marín - San Pedro	$ 0,42
	Marín - La Paz	$ 0,36
Marín-Hospital INFA-Ontaneda Alta	San Juan-Conocoto-Autopista-Marín	$ 0,42
	Conocoto-Autopista-Marín	$ 0,34
	Ontaneda-Conocoto-Puengasí-Marín	$ 0,48
	Conocoto-Puengasí-Marín	$ 0,34
	Administración Zonal Los Chillos -Marín	$ 0,42
	Conocoto-Marín	$ 0,34
Dean Bajo-6 de junio-Conocoto - Armenia - El Girón	Dean Bajo-6 de junio-Conocoto - Armenia - El Girón	$ 0,48
	6 de junio-Conocoto - Armenia - El Girón	$ 0,48
	Armenia - El Girón	$ 0,42

El Girón - La Merced	El Girón - La Merced	$ 0,58
	Alangasí - El Girón	$ 0,50
	Tingo - El Triángulo	$ 0,42
	Autopista Rumiñahui- El Girón	$ 0,36
Marín - La Merced	Marín - Puente 2	$ 0,30
	Marín - Puentes 3 al 9	$ 0,34
	Marín - San Rafael - Triángulo	$ 0,34
	Marín - La Recta	$ 0,34
	Marín - El Tingo	$ 0,34
	Marín - Angamarca	$ 0,34
	Marín - Alangasí	$ 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	$ 0,60
	Ilaló - La Merced	$ 0,30
	Ilaló - El Tingo hasta el Puente 8	$ 0,34
	Ilaló - Puentes 7 al 3	$ 0,39
	Ilaló - Puente 2	$ 0,57
	La Merced - Puente 2	$ 0,48
	Alangasí - Puentes 7 al 3	$ 0,34
Marín - Las Palmeras	Palmeras – Alangasí	$ 0,30
	Palmeras - El Tingo hasta el Puente 8	$ 0,34
	Palmeras - Puentes 7 al 3	$ 0,48
	Palmeras - Puente 2	$ 0,57
	La Cocha - El Triángulo Puente 8	$ 0,30
	La Cocha - Puentes 7 al 3	$ 0,34
	La Cocha - Puente 2	$ 0,48
	Ushimana - San Carlos - Triángulo Puente 8	$ 0,30
	Ushimana - San Carlos - Puentes 7 al 3	$ 0,34
	Ushimana-San Carlos - Puente 2	$ 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
Marín - Pintag - San Alfonso	Playón - Puente 2	$ 0,30
	Playón - Puente 3 al 9	$ 0,30
	Playón – Triángulo	$ 0,30
	Playón – ESPE	$ 0,36
	Playón - Cashapamba	$ 0,42
	Playón – Rosario	$ 0,54
	Playón - Pintag-San Alfonso	$ 0,54
San Alfonso - Pintag - Marín	Pintag – Rosario	$ 0,30
	Pintag - Cashapamba	$ 0,36
	Pintag – ESPE	$ 0,36
	Píntag – Triángulo	$ 0,36
	Píntag - Puente 9 al 3	$ 0,42
	San Alfonso - Pintag - Playón	$ 0,54
QUINCHE	Iguiñaro	$ 0,30
	Checa	$ 0,30
	Yaruquí	$ 0,42
	Pifo	$ 0,57
	Tumbaco	$ 0,72
	Cumbayá	$ 0,84
	Miravalle	$ 0,90
	Quito	$ 1,14
	La Esperanza	$ 0,30
	Ascasubi	$ 0,30
	Caldera	$ 0,30
	Monteserrín	$ 0,30
	Cusubamba	$ 0,36
	Oton	$ 0,60
	La Victoria	$ 0,30
	Sta. Mónica	$ 0,30
	Bello Horizonte	$ 0,36
IGUIÑARO	Checa	$ 0,30
	Yaruquí	$ 0,30
	Pifo	$ 0,42
	Puembo	$ 0,42
	Tumbaco	$ 0,57
	Cumbayá	$ 0,66
	Quito	$ 1,02
CHECA	Yaruquí	$ 0,30
	Pifo	$ 0,42
	Puembo	$ 0,42

	Tumbaco	$ 0,57
	Cumbayá	$ 0,66
	Miravalle	$ 0,78
	Quito	$ 0,93
YARUQUI	Pifo	$ 0,30
	Puembo	$ 0,30
	Tumbaco	$ 0,42
	Cumbayá	$ 0,50
	Miravalle	$ 0,57
	Quito	$ 0,81
PIFO	Puembo	$ 0,30
	Tumbaco	$ 0,30
	Cumbayá	$ 0,36
	Miravalle	$ 0,50
	Quito	$ 0,66
PUEMBO	Tumbaco	$ 0,30
	Cumbaya	$ 0,36
	Miravalle	$ 0,50
	Quito	$ 0,66
TUMBACO	Cumbayá	$ 0,30
	Miravalle	$ 0,30
	Quito	$ 0,45
CUMBAYA	Miravalle	$ 0,30
	Quito	$ 0,34
MIRAVALLE	Quito	$ 0,30
TANDA	Quito	$ 0,36
COMUNA	Quito	$ 0,45
CUSUBAMBA	Monteserrin	$ 0,30
	Caldera	$ 0,30
	Ascasubí	$ 0,30
	La Esperanza	$ 0,30
	Quinche	$ 0,36
	Quito - Guayllabamba	$ 0,66
	Quito - Cocotog	$ 0,42
	Floresta - Cumbayá	$ 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
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

DESTINOS		TARIFA
El Quinche	Quito	$ 1,14
La Esperanza	Quito	$ 1,14
Ascázubi	Quito	$ 1,02
Cusubamba	Quito	$ 0,84
Los Pinos	Quito	$ 0,84
La Victoria	Quito	$ 0,66
Guayllabamba	Quito	$ 0,66
San Miguel	Quito	$ 0,42
Calderón	Quito	$ 0,30
Carapungo	Quito	$ 0,30
Carcelén	Quito	$ 0,30
El Quinche	Carapungo	$ 1,02
La Esperanza	Carapungo	$ 1,02
Ascázubi	Carapungo	$ 0,90
Cusubamba	Carapungo	$ 0,78
Los Pinos	Carapungo	$ 0,78
La Victoria	Carapungo	$ 0,60
Guayllabamba	Carapungo	$ 0,60
Collas	Carapungo	$ 0,42
San Miguel	Carapungo	$ 0,30
Calderón	Carapungo	$ 0,30
Quito	Carapungo	$ 0,30
El Quinche	Guayllabamba	$ 0,48
La Esperanza	Guayllabamba	$ 0,42
Ascázubi	Guayllabamba	$ 0,42
Cusubamba	Guayllabamba	$ 0,36

La Victoria	Guayllabamba	$ 0,30
Calderón	Guayllabamba	$ 0,54
Guayllabamba	El Quinche	$ 0,48
La Victoria	El Quinche	$ 0,48
Cusubamba	El Quinche	$ 0,36
Monteserrín	El Quinche	$ 0,30
Ascazubí	El Quinche	$ 0,30
La Esperanza	El Quinche	$ 0,30
El Quinche	Río Coca	$ 1,14
Cusubamba	Río Coca	$ 0,90
Guayllabamba	Río Coca	$ 0,90
Peaje	Río Coca	$ 0,60
San Miguel	Río Coca	$ 0,60
Calderón	Río Coca	$ 0,36

RUTA INTRACANTONAL COMBINADA SERVICIO ESPECIAL AL AEROPUERTO DE QUITO DESDE EL TERMINAL TERRESTRE CARCELEN		
Terminal Terrestre Carcelén	Luis Vaccari (Ingreso a Carapungo)	$ 0,50
Terminal Terrestre Carcelén	Calle Guarderas (Ingreso a Calderón)	$ 0,75
Terminal Terrestre Carcelén	San Miguel del Común	$ 1,00
Terminal Terrestre Carcelén	Oyacoto (Peaje)	$ 1,25
Terminal Terrestre Carcelén	Vía a Collas	$ 1,50
Terminal Terrestre Carcelén	Terminal NAIQ	$ 2,00

RUTA INTRACANTONAL COMBINADA SERVICIO ESPECIAL AL AEROPUERTO DE QUITO DESDE LA ESTACIÓN MICROREGIONAL RÍO COCA		
Río Coca	Cumbayá	$ 0,50
Río Coca	Tumbaco	$ 0,75
Río Coca	La Y de Puembo	$ 1,00
Río Coca	Pifo	$ 1,25
Río Coca	Tababela	$ 1,50
Río Coca	Aeropuerto	$ 2,00
Cumbayá	Tumbaco	$ 0,50
Cumbayá	La Y de Puembo	$ 0,75
Cumbayá	Pifo	$ 1,00
Cumbayá	Tababela	$ 1,25
Cumbayá	Aeropuerto	$ 1,50
Tumbaco	La y de puembo	$ 0,50

Tumbaco	Pifo	$ 0,75
Tumbaco	Tababela	$ 1,00
Tumbaco	Aeropuerto	$ 1,25
La Y de Puembo	Pifo	$ 0,50
La Y de Puembo	Tababela	$ 0,75
La Y de Puembo	Aeropuerto	$ 1,00
Pifo	Tababela	$ 0,50
Pifo	Aeropuerto	$ 0,75
Tababela	Aeropuerto	$ 0,50

RUTA INTRACANTONAL COMBINADA SERVICIO ESPECIAL AL AEROPUERTO DE QUITO DESDE LA TERMINAL TERRESTRE QUITUMBE		
Terminal Terrestre Quitumbe	Quicentro Sur	$ 0,25
Terminal Terrestre Quitumbe	Puente de Guajaló	$ 0,25
Terminal Terrestre Quitumbe	Puengasí	$ 0,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Gral. Rumiñahui	$ 0,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Cumbayá	$ 0,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Tumbaco	$ 1,00
Terminal Terrestre Quitumbe	Y de Puembo	$ 1,00
Terminal Terrestre Quitumbe	Pifo	$ 1,25
Terminal Terrestre Quitumbe	Tababela	$ 1,50
Terminal Terrestre Quitumbe	Aeropuerto	$ 2,00
Quicentro Sur	Puente de Guajaló	$ 0,25
Quicentro Sur	Puengasí	$ 0,50
Quicentro Sur	Gral. Rumiñahui	$ 0,50
Quicentro Sur	Cumbayá	$ 0,50
Quicentro Sur	Tumbaco	$ 1,00
Quicentro Sur	Y de Puembo	$ 1,00
Quicentro Sur	Pifo	$ 1,25
Quicentro Sur	Tababela	$ 1,50
Quicentro Sur	Aeropuerto	$ 2,00
Puente de Guajaló	Puengasí	$ 0,50
Puente de Guajaló	Gral. Rumiñahui	$ 0,50
Puente de Guajaló	Cumbayá	$ 0,50
Puente de Guajaló	Tumbaco	$ 1,00
Puente de Guajaló	Y de Puembo	$ 1,00
Puente de Guajaló	Pifo	$ 1,25
Puente de Guajaló	Tababela	$ 1,50
Puente de Guajaló	Aeropuerto	$ 2,00
Puengasí	Gral. Rumiñahui	$ 0,50
Puengasí	Cumbayá	$ 0,50
Puengasí	Tumbaco	$ 1,00
Puengasí	Y de Puembo	$ 1,00
Puengasí	Pifo	$ 1,25

Puengasí	Tababela	$ 1,50
Puengasí	Aeropuerto	$ 2,00
Gral. Rumiñahui	Cumbayá	$ 0,50
Gral. Rumiñahui	Tumbaco	$ 1,00
Gral. Rumiñahui	Y de Puembo	$ 1,00
Gral. Rumiñahui	Pifo	$ 1,25
Gral. Rumiñahui	Tababela	$ 1,50
Gral. Rumiñahui	Aeropuerto	$ 2,00
Cumbayá	Tumbaco	$ 0,50
Cumbayá	Y de Puembo	$ 0,75
Cumbayá	Pifo	$ 1,00
Cumbayá	Tababela	$ 1,25
Cumbayá	Aeropuerto	$ 1,50
Tumbaco	Y de Puembo	$ 0,50
Tumbaco	Pifo	$ 0,75
Tumbaco	Tababela	$ 1,00
Tumbaco	Aeropuerto	$ 1,25
Y de Puembo	Pifo	$ 0,50
Y de Puembo	Tababela	$ 0,75
Y de Puembo	Aeropuerto	$ 1,00
Pifo	Tababela	$ 0,50
Pifo	Aeropuerto	$ 0,75
Tababela	Aeropuerto	$ 0,50

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 usuario 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 resolución al amparo de las disposiciones legales aplicables, de ser el caso.

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 (urbanos y combinados), los usuarios deberán cancelar:

a. **En las rutas intracantonales urbanas, troncales y alimentadoras, las siguientes tarifas planas:**

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

*Las tarifas son integradas, fijadas en dólares de los Estados Unidos de América e incluye valores por transbordos o transferencia.

b. En las rutas Intracantonales 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 / 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, fijadas en dólares de los Estados Unidos de América e incluye valores por transbordos o transferencia.
**Tramos cuyo valor tarifario corresponde a la diferencia que el usuario cancela por su transbordo entre el Subsistema de Transporte Metrobús-Q (Terminal) y la ruta intracantonal urbana combinada de destino.

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 resolución al amparo de las disposiciones legales aplicables, de ser el caso.

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.

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

Artículo 24.- Del servicio de transporte público: El servicio de transporte terrestre es un servicio público, esencial y estratégico que responde a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, estandarización y sostenibilidad ambiental.

Artículo 25.- De la planificación del servicio: La planificación del servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ deberá atender a los criterios de accesibilidad, máxima cobertura en el territorio, calidad en la prestación del servicio, disponibilidad y tipología 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.

Constituye facultad del Administrador del Sistema el establecimiento y/o modificación de rutas de transporte que garantice el acceso al servicio de transporte público en todo el Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual expedirá los instrumentos de planificación y técnicos correspondientes que serán de cumplimiento obligatorio por parte de las Operadoras autorizadas.

Artículo 26.- Del uso de carriles exclusivos: Para garantizar los niveles calidad del servicio de transporte público de pasajeros, de conformidad al ordenamiento legal vigente, la Autoridad deberá planificar y promover la implementación de carriles para el uso exclusivo del transporte público, cuyos espacios son reservados para la circulación de unidades autorizadas a la prestación del servicio dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público de pasajeros del DMQ y vehículos de emergencia, en los términos previstos en la Ley.

La Agencia Metropolitana de Tránsito no podrá autorizar el uso de carriles exclusivos a los vehículos no previstos en el presente artículo, salvo casos excepcionales.

La o el conductor que invada con su vehículo los carriles exclusivos de transporte público de pasajeros, se sujetará a la sanción prevista en el Código Orgánico Integral

Penal, para lo cual la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, en el ejercicio de sus competencias, ejercerá el debido control operativo.

Artículo 27.- De la atención preferente a pasajeros: Gozarán de atención preferente en el servicio de transporte público las personas con discapacidad, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes. Los Subsistemas de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, en todas sus etapas, dispondrán de áreas y accesos especiales, debidamente señalizados en concordancia con las normas y reglamentos técnicos vigentes, para lo cual, la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, realizará un control efectivo en las terminales, paradas y estaciones respectivas.

El Administrador del Sistema determinará el porcentaje de unidades en cada una de las rutas de transporte público que deberán ser adecuadas exclusivamente para garantizar el debido ascenso, traslado y descenso de usuarios con movilidad reducida.

Artículo 28.- 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, 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, en el formato establecido por el Administrador del Sistema.

Artículo 29.- De las paradas: Constituye obligación de los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros del DMQ, exigir la utilización de las paradas autorizadas para el embarque o desembarque de pasajeros, debiendo solicitarla con la anticipación correspondiente. La Municipalidad proveerá en la ciudad de módulos de paradas y/o la debida señalización horizontal y vertical en los puntos que correspondan a lo largo de la red vial.

Artículo 30.- Caja Común.- El modelo de gestión por caja común para la administración de los recursos provenientes del cobro de la tarifa es de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público del DMQ, entendiéndose a éste como el sistema de gestión centralizada, único para la administración y operación de una flota de buses que prestan el servicio de transporte público de pasajeros en un determinado sector del Distrito Metropolitano de Quito, compuesto por los parámetros establecidos en las reglas técnicas expedidas por el Administrador del Sistema.

Artículo 31.- Promoción ambiental: El Administrador del Sistema establecerá un plan de incentivos que prevea, entre otros, la circulación en sitios de tratamiento especial y con alta demanda, a los operadores del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros que adquieran vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente.

En el Subsistema de Transporte Metrobús Q, para las unidades de capacidad intermedia que operan en las rutas troncales, se dará prioridad a la adquisición de vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente.

Artículo 32.- 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 vigente, para el mejoramiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros 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 indicadores de calidad del servicio:

1. Trato al usuario, garantizando la seguridad de los pasajeros y del personal a bordo en las unidades de transporte;
2. Estándares de operación, bajo el cumplimiento de los índices operacionales consignados en los respectivos Contratos de Operación suscritos con el Administrador del Sistema, por parte de las Operadoras autorizadas, beneficiarios de las habilitaciones operacionales, conductores y/o conductoras designados.
3. Información al Usuario de forma clara y oportuna.
4. Respeto a las paradas por parte de los conductores y/o conductoras designadas, para el embarque y desembarque de pasajeros.
5. Cumplimiento de estándares ambientales aplicables en el Distrito Metropolitano de Quito.
6. Cumplimiento de estándares de conducción y capacitación del personal operativo.
7. Las demás que así disponga el Administrador del Sistema.

Es obligación y derecho del Administrador del Sistema, a través de su delegado, velar por el cumplimiento de los indicadores de calidad aquí previstos, para lo cual implementará las herramientas tecnológicas necesarias y ejecutará los mecanismos de control y evaluación, en los términos definidos en el Anexo que forma parte integrante de la presente Ordenanza Metropolitana.

El cumplimiento o incumplimiento de los indicadores de calidad dispuestos en el presente artículo serán la base para la determinación de sanciones así como para la implementación de incentivos por parte del Administrador del Sistema, quien determinará la calificación mínima que deberán obtener las operadoras para prestar el servicio de transporte público, debiendo evaluar anualmente la base de la calificación de tal forma que garantice la implementación progresiva de mejoras.

Artículo 33.- De la percepción de la calidad.- Con el fin de medir la satisfacción del usuario durante la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el Administrador del Sistema llevará adelante encuestas anuales dirigidas a evaluar el desempeño y mejoras implementadas por los Operadores de los Subsistemas de Transporte Público, cuyos resultados serán publicados para conocimiento de la ciudadanía en general y serán notificados para conocimiento de la máximas autoridades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 34.- Denuncias: El Administrador del Sistema pondrá a disposición de la ciudadanía, herramientas de atención prioritaria de requerimientos, quejas y denuncias a través de páginas web, aplicativos móviles y/o líneas telefónicas, relacionadas a la calidad de servicio de transporte público de pasajeros, las mismas que serán avaladas y

contabilizadas según su incidencia, siendo la base para el inicio de procedimientos de sanción administrativa, de ser el caso, observando para el efecto las garantías constitucionales del debido proceso.

Artículo 35.- De los incentivos: El Operador se hará acreedor a incentivos por desempeño cuando la ponderación entre los indicadores de calidad, califique su nivel de operación dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, con los puntajes que conforme al Instructivo de aplicación, den lugar a los incentivos correspondientes.

Dicha calificación evaluará el desempeño del Operador respecto de los índices de calidad establecidos en la presente Ordenanza, y comparativamente respecto del desempeño de los demás operadores del Sistema; la calificación se asignará al desempeño evaluado anualmente durante todo el plazo del Contrato de Operación suscrito con el Administrador del Sistema.

Artículo 36.- Régimen sancionatorio: La suspensión, revocatoria o terminación de la habilitación operacional y/o Contrato de Operación, como medidas de sanción administrativa, se sujetará a las causales previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las Ordenanzas Metropolitanas vigentes, facultad sancionatoria que estará a cargo del Administrador del Sistema o su delegado, bajo el procedimiento sancionador previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), esto sin perjuicio de las acciones que por cometimiento de infracciones de tránsito las autoridades judiciales sustancian al amparo del Código Orgánico Integral Penal (COIP)..

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 80 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el incumplimiento de uno de los indicadores de calidad dispuestos en la presente Ordenanza constituye infracción administrativa de primera clase y serán sancionadas por el Administrador del Sistema, con suspensión del registro municipal correspondiente y multa de cuatro (4) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, a la Operadora y/o beneficiario de la habilitación operacional, según corresponda, bajo el procedimiento sancionador previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD). Su reincidencia conlleva la revocatoria del registro municipal correspondiente y la imposición de la sanción pecuniaria prevista en el artículo 81 de la misma Ley.

En la imposición de sanciones por el cometimiento de infracciones administrativas, las Operadoras, en calidad de titulares del Contrato de Operación suscrito con el Administrador del Sistema, y el beneficiario del registro municipal respectivo, actuarán como responsables solidarios ante la Autoridad.

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/o el Contrato de Operación respectivo.

Segunda: La Secretaría de Movilidad deberá publicar para conocimiento de la ciudadanía en general y de forma semestral, 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 de la Comisión de Movilidad para posterior tratamiento del Concejo Metropolitano, de ser el caso.

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 dl 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 de ciento ochenta (180) días contados a partir de la sanción de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad, en coordinación con la entidad gubernamental competente, levantará la información inherente a la demanda de usuarios con discapacidad en el Sistema de Transporte Público de Pasajeros, para la implementación posterior de planes operacionales y adecuación de unidades que garanticen el embarque, traslado y desembarque seguro de las personas con movilidad reducida, los mismos que serán de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores.

Tercera: 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.

Cuarta: 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 conformidad a los indicadores y parámetros previstos en el Anexo que forma parte integrante de la presente Ordenanza, así como el plan de incentivos a los que los Operadores podrán acceder conforme la calificación obtenida, que garantice la implementación de mejoras, confiabilidad, seguridad y calidad en el servicio de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito.

La Secretaría de Movilidad deberá adoptar las medidas administrativas necesarias para la ejecución de lo aquí dispuesto y la sistematización de la información producto de las evaluaciones y fiscalizaciones realizadas.

Quinta: En el plazo máximo trescientos sesenta y cinco (365) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza Metropolitana, la Secretaría de Movilidad, en calidad de Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público del DMQ, presentará el plan de implementación para la reorganización de rutas y frecuencias del servicio de transporte público, que será de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores y entidades metropolitanas que forman parte de los Subsistemas correspondientes.

Sexta: La Secretaría de Movilidad, basada en la implementación del modelo actual de gestión centralizada, en el plazo máximo de hasta trescientos sesenta y cinco (365) días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza Metropolitana, en concordancia con el plan de implementación para la reorganización de rutas y frecuencias del servicio de transporte público, presentará la propuesta para la aplicación del modelo de gestión en caja común por zonas de operación, para lo cual deberá analizar los componentes técnicos, administrativos, legales y financieros que permitan, hasta que se cuenten con los Sistemas Inteligentes de Transporte Público y de una manera progresiva, alcanzar los objetivos de mejora de las condiciones de operación.

Las herramientas de planificación que expida el Administrador del Sistema para este fin, serán de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores de transporte.

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 TÉCNICO

PARÁMETROS PARA LA CALIFICACIÓN DE INDICADORES DE CALIDAD APLICABLES AL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DMQ

I. En ejercicio de la facultad de fiscalización y evaluación del cumplimiento de los indicadores de calidad dispuestos en la presente Ordenanza Metropolitana, el Administrador del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, estará facultado, entre otras, a:

a. Acceder en cualquier momento a las instalaciones físicas, vehículos, bitácoras y/o a los documentos e información que soportan la operación de los Operadores de Transporte Público de pasajeros en el DMQ, y que sea necesaria para la fiscalización.

b. Requerir al Operador de transporte presente la información o documentación completa que estime necesaria para el ejercicio de sus derechos de fiscalización y evaluación de los Indicadores de Calidad.

c. Verificar el cumplimiento por parte del Operador, de todos y cada uno de los Instrumentos de planificación y técnicos definidos por el Administrador del Sistema.

II. De conformidad a lo señalado en la Ordenanza Metropolitana, el Administrador del Sistema observará los siguientes parámetros para la calificación de los indicadores de calidad dispuestos:

1. TRATO AL USUARIO:

1.1 Seguridad de pasajeros y personal a bordo de la unidad:

1.1.1 Parámetros de medición:

1.1.1.1 Capacidad de un operador para proporcionar un servicio seguro.

1.1.1.2 Estándares de seguridad adoptados por el operador durante la prestación del servicio.

1.1.1.3 Visitas a las instalaciones operativas y entrevistas con el personal operativo, sumado a controles sobre políticas, procedimientos y evaluaciones de riesgos.

1.1.1.4 Los operadores proporcionarán datos sobre todos los accidentes e incidentes de tránsito que han ocurrido mientras la unidad autorizada se encontraba prestando el servicio.

1.1.1.5 Las visitas deberán se respaldas por un informe en el que se destaquen las áreas de preocupación y un plan de acción para la implementación de mejoras.

1.1.1.6 Seguimiento y evaluación de las recomendaciones previas.

1.2 Exceso de pasajeros:

1.2.1 Parámetros de medición:

1.2.1.1 Definir el número de pasajeros por metro cuadrado que ocupan las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte público.

1.2.1.2 Efectuar visitas en campo para la verificación y cumplimiento.

1.3 Respeto a los límites de velocidad durante la conducción, en los términos previstos en la Ley y su reglamento de aplicación:

1.3.1 Parámetros de medición:

1.3.1.1 El Administrador del Sistema de Transporte Público, a través de los organismos o entidades metropolitanas competentes, implementará sistemas tecnológicos que permitan y faciliten la evaluación del cumplimiento de este indicador.

1.3.1.2 Verificación de tacógrafos y/o limitadores de velocidad, en los términos previstos en la reglamentación técnica INEN.

1.3.1.3 Verificación de las boletas emitidas por cometimiento de infracciones de tránsito.

1.4 Comportamiento del personal operativo de la unidad:

1.4.1 Parámetros de medición:

1.4.1.1 Verificar el comportamiento del personal operativo a bordo de la unidad para con el usuario: Amabilidad, atención personalizada, cortesía, buena voluntad.

1.1.1.1 Verificar que el personal operativo a bordo de la unidad, se encuentre debidamente uniformado e identificado para conocimiento de los usuarios.

1.1.1.2 Constatación de los certificados de capacitación realizados por parte del personal operativo.

1.1.1.3 Efectuar visitas en campo para la verificación y cumplimiento del indicador.

2. ESTÁNDARES DE OPERACIÓN:

2.1 Cumplimiento de los índices operacionales consignados en los respectivos Contratos de Operación suscritos con el Administrador del Sistema, por parte de los Operadores:

2.1.1 Parámetros de medición:

2.1.1.1 Horario de Inicio y cierre de las operaciones

2.1.1.2 Flota autorizada

2.1.1.3 Intervalos

2.1.1.4 Recorrido

2.2 Limpieza:

2.2.1 Parámetros de medición:

2.2.1.1 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.

3. Información al Usuario:

3.1 Parámetros de medición:

3.1.1 Publicación de las rutas y horarios de operación autorizados dentro de las unidades de transporte.

3.1.2 Verificación de la información proporcionada por parte de los conductores, conductoras y personal administrativo a bordo.

3.1.3 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.

4. Respeto a las paradas por parte de los conductores y/o conductoras designadas, para el embarque y desembarque de pasajeros:

4.1 Parámetros de medición:

4.1.1 Verificación en campo del ascenso y descenso de pasajeros en los puntos debidamente señalizados a lo largo del recorrido autorizado a la unidad.

5. Estándares ambientales:

5.1 Estado Mecánico de la unidad:

5.1.1 Parámetro de medición:

5.1.1.1 Controles periódicos sobre los procedimientos de mantenimiento y el estado mecánico de los vehículos, a través de los planes de mantenimiento preventivo y correctivo que obligatoriamente deben tener las operadoras de transporte público.

5.1.1.2 Adicionalmente se ejecutarán controles en los despachos a las unidades, verificando la presentación del certificado de aprobación de la Revisión Técnica Vehicular y que cualquier desperfecto en sus características físicas o mecánicas no afecten las condiciones de seguridad, comodidad y calidad del servicio al Usuario.

5.1.1.3 Controles aleatorios en vía.

5.2 Planes de mantenimiento preventivo y correctivo:

5.2.1 Parámetro de medición:

5.2.1.1 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.

6. Estándares de conducción y capacitación del personal operativo:

6.1 Conducción a la defensiva:

6.1.1 Parámetro de medición:

6.1.1.1 Adicionalmente a lo establecido en la LOTTTSV, para la habilitación de conductores y/o conductoras, la Operadora presentará el certificado de conducción a la defensiva emitido por las entidades debidamente autorizadas por el Administrador del Sistema, como requisito administrativo previo a su habilitación.

6.2 Capacitación a personal administrativo y operativo de la operadora:

6.2.1 Parámetro de medición:

6.2.1.1 Verificación de los planes de capacitación periódica del personal administrativo y operativo.

6.2.1.2 Constatación de los certificados de conducción defensiva para los conductores y/o conductoras designadas.

6.2.1.3 Las Operadoras deberán presentar ante el Administrador del Sistema certificados de aprobación de cursos de capacitación del personal operativo en temas como:

6.2.1.3.1 Relaciones humanas

6.2.1.3.2 Atención al cliente

6.2.1.3.3 Atención preferente de usuarios con movilidad reducida

6.2.1.3.4 Manejo del stress

6.2.1.3.5 Control de la ira

6.2.1.3.6 Seguridad Vial

6.2.1.3.7 Violencia de género

6.2.1.3.8 Respeto a los usuarios de movilidad sostenible

6.2.1.3.9 Primeros auxilios

6.2.1.4 Constatar los certificados de capacitación que deberán ser emitidos por parte de organismos o entidades debidamente calificadas.

III. MECANISMOS ESPECÍFICOS DE FISCALIZACIÓN Y EVALUACIÓN:

1.1. Inspección técnica:

(a) Sin perjuicio de las competencias que tiene atribuidas en el Régimen Jurídico Aplicable el Administrador del Sistema y en ejercicio de los derechos y facultades que le corresponden en materia de fiscalización y evaluación del cumplimiento de los Indicadores de Calidad de la presente Ordenanza, podrá realizar inspecciones técnicas en los vehículos, instalaciones de la Operadora y en el campo

(b) Las inspecciones se realizarán de forma aleatoria, periódica y permanente sobre las unidades e instalaciones de la Operadora, sin que sea necesario notificar previamente al Operador del servicio.

(c) Los Informes de Fiscalización que se produzcan en relación con el cumplimiento de uno de los Indicadores de la Calidad constituirán prueba suficiente y pertinente sobre el hecho del incumplimiento y servirán de base para el inicio del expediente administrativo a la Operadora involucrada y/o al propietario de la unidad legalmente autorizada.

1.2. Sistemas Tecnológicos de Fiscalización

(a) El Administrador del Sistema podrá implementar sistemas tecnológicos para el ejercicio de sus derechos y facultades en materia de fiscalización y evaluación, a los que se deberá sujetar la Operadora, facilitando su implementación.

(b) La información y datos derivados de los Sistemas Tecnológicos de Fiscalización constituyen prueba suficiente y pertinente sobre los hechos a los que se refieren y, servirán de base para el inicio del expediente administrativo a la Operadora involucrada y/o al propietario de la unidad legalmente autorizada.

1.3. Presentación de denuncias:

(a) Las denuncias y quejas que se presenten ante el Administrador del Sistema u organismos de tránsito competentes, a través de los distintos medios, deberán ser contrastadas acorde a la gravedad de la falta, la flagrancia y el interés público comprometido, de conformidad al procedimiento establecido en la Ley y garantizando las normas del debido proceso.