

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA  
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD  
28 DE AGOSTO DE 2017**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los veintiocho días del mes de agosto del año dos mil diecisiete, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, siendo las 15h00 se instalan en sesión extraordinaria, los Concejales miembros de la comisión: Abg. Daniela Chacón Arias, Lcdo. Sergio Garnica Ortiz; Abg. Eduardo Del Pozo; MSc. Patricio Ubidia; y, Lic. Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

Se registra la asistencia de los siguientes funcionarios municipales: Eco. Miguel Dávila, Administrador General; Eco. Olga Núñez, Directora Metropolitana Financiera (E); señores Andrea Flores, Fabricio Castillo, Javier Larrea y Nicolay Castellanos, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Sres. María Verónica Santillán Rosero y Jofre Cadena, funcionarios de la Procuraduría Metropolitana; Sras. Alejandra Morales y Estefanía Paredes, funcionarias del despacho del Concejal Sergio Garnica; y, Sr. Ángel Armijos, funcionario del despacho de la Concejala Daniela Chacón Arias.

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

- 1. Discusión de las observaciones presentadas al proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece la política tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, tomadas en la mesa de trabajo propuesta por el Concejo Metropolitano en el primer debate; y, resolución al respecto.**

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad:** Señala que, adicional a la exposición de la matriz de observaciones, y como complemento, por pedido en el primer debate, el señor Administrador General, Miguel Dávila, hará la exposición del análisis de impacto económico con ocasión de la aplicación del mecanismo de compensación del impacto en la tarifa y el impacto en el presupuesto del Municipio.

**Abg. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad:** Señala que la Secretaría de Movilidad ha preparado una matriz que contiene el detalle de las observaciones que fueron planteadas por los Concejales que asistieron al taller de trabajo llevado a cabo el día 7 de agosto con los comentarios efectuados respecto al proyecto de ordenanza que ya fue aprobado por la Comisión de Movilidad en primera instancia, con las observaciones del primer debate y

con las propuestas de los textos que han sido incluidos y que son producto de las observaciones planteadas en el taller de trabajo. Indica que la información se remitió a los despachos de los Concejales.

El oficio No. SG 2390, de 28 de agosto de 2017, que contiene el texto con control de cambios del proyecto de ordenanza, se adjunta al acta como anexo No. 1.

Los concejales miembros de la Comisión plantean sus observaciones.

El proyecto de ordenanza con las observaciones procesadas y acogidas por la Comisión se adjunta al acta como anexo No. 2.

**Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión:** Eleva a moción los dos informes planteados, la aprobación de la matriz y el tratamiento previo de la ordenanza de sistemas inteligentes de transporte, para segundo debate.

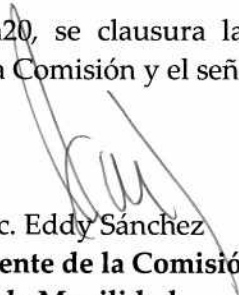
Por Secretaría se toma votación de la moción planteada por el Concejal Sánchez:

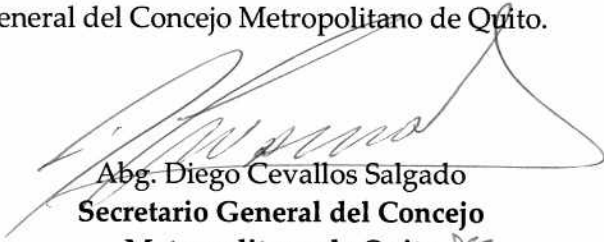
Sesión	A favor	En contra	Blanco	Ausente
Eddy Sánchez	1			
Daniela Chacón	1			
Sergio Garnica	1			
Eduardo del Pozo	1			
Patricio Ubidia				1
<b>Votación total:</b>	<b>4</b>			<b>1</b>

#### **Resolución:**

La Comisión de Movilidad, luego de conocer y analizar el expediente, junto con las observaciones formuladas dentro del primer debate, así como en la mesa de trabajo; en sesión extraordinaria realizada el 28 de agosto 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 17h20, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.

  
Lic. Eddy Sánchez  
Presidente de la Comisión  
de Movilidad

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

Marisela C. /

# ANEXO 1

X



Oficio No. SG- 2390  
Quito D.M., 28 AGO. 2017  
GDOC: 2017-034809

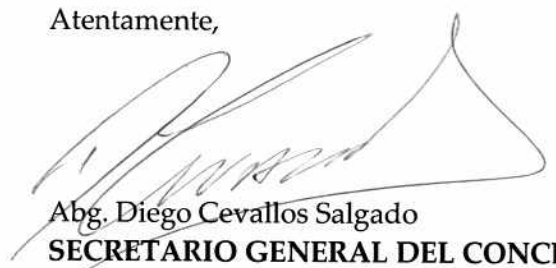
Concejales  
Eduardo del Pozo  
Patricio Ubidia  
Sergio Garnica  
Daniela Chacón  
**MIEMBROS DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**  
Presente.-

*Asunto: Información – Oficio No. SM-1435 / 2017*

De mi consideración:

Por disposición del Concejal Eddy Sánchez, presidente de la Comisión de Movilidad, remito a ustedes el oficio No. SM-1435 / 2017, de 28 de agosto de 2017, recibido en esta Secretaría con la misma fecha, donde se remite para conocimiento de los Concejales la matriz de Excel planteadas en la mesa de trabajo de 7 de agosto de 2017, copia del oficio No. 262-DCHA-DMQ-2017, de 7 de agosto de 2017, mediante el cual la Concejala Daniela Chacón Arias remite a la Secretaría de Movilidad planteadas en la mesa de trabajo antes referida, el proyecto de Ordenanza conforme las observaciones planteadas en el taller de trabajo y en el oficio No. 262-DCHA-DMQ-17, y el proyecto de Ordenanza en su versión final para su tratamiento correspondiente.


Atentamente,



Abg. Diego Cevallos Salgado

**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

- Adjunto: No. SM-1435 / 2017, de 28 de agosto de 2017 y anexos.

<b>Acción:</b>	<b>Responsable:</b>	<b>Siglas Unidad:</b>	<b>Fecha:</b>	<b>Sumilla:</b>
Elaborado por:	MSubia	GC	2017-08-22	
Revisado por:	JMorán	PGC	2017-08-22	

Ejemplar 1: Eddy Sánchez, Eduardo del Pozo, Patricio Ubidia, Sergio Garnica

Ejemplar 2: Archivo auxiliar numérico

Ejemplar 3: Archivo antecedentes

Ejemplar 4: Secretaría General del Concejo

Quito DM,

28 AGO. 2017

Oficio No. SM-

1435 / 2017

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

*Recepcion de Movilidad 28/08/2017*

**Asunto:** Proyecto Ordenanza Política Tarifara para sesión de la Comisión de Movilidad

De mi consideración:

En cumplimiento a la moción adoptada por el Concejo Metropolitano de Quito en la sesión ordinaria llevada a cabo el jueves 24 de agosto del 2017, en el segundo debate del proyecto de *Ordenanza que establece la Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito*, y, con la finalidad de que los Concejales que conforman la Comisión de Movilidad conozcan y traten previamente las observaciones planteadas al texto, adjunto al presente se servirá encontrar:

1. Matriz en Excel que contiene el detalle de observaciones planteadas por los Concejales asistentes al taller de trabajo realizado en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, el 07 de agosto del 2017.
2. Copia del Oficio No. 262-DCHA-DMQ-17 de 07 de agosto del 2017, por el cual la Concejala Daniela Chacón Arias, remite a la Secretaría de Movilidad las observaciones planteadas en la mesa de trabajo antedicha, un texto alternativo en control de cambios para mejor referencia, así como el detalle de nuevas observaciones que solicita sean incluidas en el texto de Ordenanza propuesto.
3. Proyecto de *Ordenanza que establece la Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito*, en control de cambios, conforme las observaciones planteada en el taller de trabajo y en el Oficio No. 262-DCHA-DMQ-17 suscrito por la Concejala Daniela Chacón Arias, antes descritos.
4. Proyecto de *Ordenanza que establece la Política Tarifaria aplicable en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito*, en su versión final para su tratamiento correspondiente.

Atentamente,

Rubén Darío Tapia Rivera  
**SECRETARIO DE MOVILIDAD**  
**MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**  
D.M.Q.



Con copia: Licenciado Edy Sánchez  
Presidente de la Comisión de Movilidad

Anexos: Lo indicado

Elaborado por: Andrea Flores A. *df*

SECRETARÍA GENERAL MUNICIPIO METROPOLITANO

**RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS**

HORA: 12h04

28 AGO 2017

NÚMERO DE FOLIO: 45h- *HH R*

ALCALDÍA MUNICIPIO DE QUITO

**OBSERVACIONES TALLER DE TRANSPORTE PÚBLICO**

<b>Concejal</b>	<b>Observaciones</b>	<b>Respuesta</b>	<b>Propuesta texto</b>
<b>Mario Granda</b>	Es necesario mejorar la calidad del servicio, incluyendo régimen sancionatorio	El artículo 39 de la Ordenanza ya prevé el régimen sancionatorio por no cumplir con uno de los parámetros de calidad	No aplican nuevos cambios
	La mejora de la calidad radica en la capacitación de los conductores;	La capacitación de los conductores es obligatorio por disposición transitoria tercera y el Anexo I de la Ordenanza.	No aplican nuevos cambios
	Fomentar la implementación de la caja común sectorizada	La caja Común sectorizada se implementará de la mano con la reorganización de rutas del DMQ, conforme lo señala la disposición transitoria sexta del proyecto.	No aplican nuevos cambios
<b>Marco Ponce</b>	Congelar la media tarifa, mantenerla en 0.12ctvs.	La Alcaldía propone mantener la media tarifa únicamente en los corredores administrados por la Empresa de Pasajeros (Subsistema Metrobús Q)	Art. 19.- (...) b. Los usuarios determinados en los numerales 2, 3 y 4 del artículo 10 de la presente Ordenanza, pagarán una tarifa preferencial de doce centavos de los Estados Unidos de América (0,12), en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación.
<b>Carla Cevallos</b>	Información solicitada a la SMOV y a la AMT para verificar el porcentaje de cumplimiento del Plan de Fortalecimiento	La SMOV y la AMT se encuentran preparando la información a detalle y con la especificidad que solicitó la Concejala Cevallos	No aplican nuevos cambios
<b>Edy Sánchez</b>	Se ha reglamentado la ordenanza para medir el cumplimiento de los indicadores de calidad	Se constata el particular en el Anexo I de la Ordenanza	No aplican nuevos cambios
<b>Renata Salvador</b>	Primero mejoren la calidad antes de que se decida incrementar la tarifa	El Anexo técnico del proyecto de Ordenanza establecen los parámetros de medición que ejecutará la SMOV como entidad de control y fiscalización	No aplican nuevos cambios

	<p>Estructura empresarial debe fortalecerse, cambiar condiciones operativas y patrimoniales; los cambios estructurales fomentan el cumplimiento de los estándares de calidad</p>	<p>La obligatoriedad se encuentra prevista en el Reglamento de la Ley, se plantea un nuevo artículo para su inclusión</p>	<p><b>Revisar texto propuesto en el artículo 33.- De la gestión administrativa de los Operadores:</b> Para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, los Operadores adoptarán una organización administrativa idónea y adecuada, estableciendo mecanismos de control interno que garanticen la calidad de su gestión administrativa, así como de su información financiera y contable. (...)</p>
<p><b>Carlos Pérez</b></p>	<p>Cambios en los Contratos de Operación</p>	<p>La obligatoriedad se encuentra prevista en el Reglamento de la Ley, se plantea un nuevo artículo para su inclusión</p>	<p><b>Disposición General Cuarta:</b> Los principios, parámetros, lineamientos y estándares de calidad previstos en el Título III de la presente Ordenanza, así como el Anexo técnico que forma parte de la misma, serán parte integrante de los Contratos de Operación celebrados entre el Administrador del Sistema y las Operadoras de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual, la Secretaría de Movilidad dispondrá, de ser el caso, la suscripción de las respectivas adendas que así lo incorporen.</p>
<p><b>Luis Reina</b></p>	<p>El plazo de un año para la reorganización de rutas es muy extenso, su aplicación debe ser inmediata</p> <p>Cambio de la estructura empresarial</p> <p>Media tarifa para embarazadas</p>	<p>Los resultados del estudio de reorganización de rutas serán presentados el 05 de septiembre en la Comisión de Movilidad. Se modifica de 365 días a 30 días.</p> <p>Se plantea un nuevo artículo para su inclusión.</p> <p>Las mujeres embarazadas gozan de atención preferente durante la prestación del servicio pero no de tarifa preferencial, conforme los términos del Reglamento a la LOTTTSV</p>	<p><b>Transitoria Quinta:</b> En el plazo máximo treinta (30) días</p> <p>Revisar texto propuesto en el artículo 33.- De la gestión administrativa de los Operadores</p> <p>No aplican nuevos cambios</p>

<p><b>Mario Guayasamin</b></p>	<p>Reclamos a la calidad</p>	<p>El Anexo técnico del proyecto de Ordenanza establecen los parámetros de medición que ejecutará la SMOV como entidad de control y fiscalización</p>	<p>No aplican nuevos cambios</p>
<p>Dejar claro que la malla curricular para la capacitación es obligación de la Secretaría de Movilidad</p>	<p>La disposición transitoria tercera encarga a la Secretaría de Movilidad esa responsabilidad, así como el numeral 6.1.1.1 del Anexo Técnico</p>	<p>No aplican nuevos cambios</p>	
<p>Plan de mantenimiento, en los procesos de renovación de flota exigir unidades Euro III y adquisición solo de chasis para transporte público</p>	<p>Incluir en la propuesta de ordenanza</p>	<p><b>Artículo 30.- De la flota vehicular:</b> Las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ, de forma previa a su habilitación, deberán encontrarse debidamente homologadas y/o certificadas conforme las disposiciones legales vigentes; tanto su carrocería y chasis deberán cumplir con las normas técnicas INEN que le son aplicables y corresponder a una tecnología de emisiones de al menos Euro III; el Administrador del Sistema velará porque en los procesos de renovación de flota las Operadores habiliten unidades carrozadas en chasis homologados exclusivamente para el servicio de transporte público masivo de pasajeros.</p>	

<p><b>Daniela Chacón</b></p>	<p>Incluir posibilidad de que los transportistas incluyan sus propios SIR, sin perjuicio de la Ordenanza de sistemas inteligentes</p>	<p>Incluir en la propuesta de ordenanza</p>	<p><b>Artículo 31.- De los Sistemas Integrados de Recaudo:</b> Los Operadores de transporte público de pasajeros del DMQ contarán con Sistemas Integrados de Recaudo (SIR) como una herramienta tecnológica que les permita implementar procedimientos de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos, provenientes del cobro de la tarifa durante la prestación de servicio. La implementación del SIR en los Subsistema de Transporte Público del DMQ se efectuará con base a las normas, lineamientos y políticas definidas por la Municipalidad a través del Administrador del Sistema.</p>
<p>Incluir disposición de reforma de los Contratos de Operación, conforme los lineamientos de calidad que se plasman ahora en la Ordenanza</p>	<p>Incluir en la propuesta de ordenanza</p>	<p><b>Disposición General Cuarta:</b> Los principios, parámetros, lineamientos y estándares de calidad previstos en el Título III de la presente Ordenanza, así como el Anexo técnico que forma parte de la misma, serán parte integrante de los Contratos de Operación celebrados entre el Administrador del Sistema y las Operadoras de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual, la Secretaría de Movilidad dispondrá, de ser el caso, la suscripción de las respectivas adendas que así lo incorporen.</p>	
<p>Mecanismos de denuncias</p>	<p>Se incluye como parte del texto de la Ordenanza y al final del Anexo Técnico</p>	<p>No aplican nuevos cambios</p>	
<p>Cambios de forma solicitados a través de Oficio No. 262-DCHA-DMQ-17</p>	<p>Cambios de forma solicitados a través de Oficio No. 262-DCHA-DMQ-17</p>	<p>Cambios de forma solicitados a través de Oficio No. 262-DCHA-DMQ-17</p>	



**Daniela Chacón Arias**  
CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Quito, 07 de agosto de 2017  
Oficio No. 262-DCHA-DMQ-17

Señora Doctora  
Andrea Flores  
**SECRETARIA DE MOVILIDAD (S)**  
**MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**  
Presente

De mi consideración:

En virtud de las reuniones y mesas de trabajo entabladas frente al PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE LA POLÍTICA TARIFARIA APLICABLE EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, me permito adjuntar las observaciones planteadas en la mesa de trabajo del día de hoy en control de cambios para su mejor referencia.

Adicionalmente me permito sugerir se incluya lo siguiente:

1. Establecer la obligatoriedad de la Secretaría de Movilidad de dotar de una malla curricular para la capacitación de los transportistas.
2. Permitir a las operadoras la posibilidad de incrementar la flota con la incorporación de diferentes tipos de unidades para mejorar el servicio en rutas u horarios de menor demanda.
3. La obligatoriedad de incluir las disposiciones para mejorar el servicio en los contratos de operación.
4. La adopción de todas las medidas para que las operadoras privadas puedan avanzar a un modelo de gestión empresarial.

Agradezco de antemano la atención brindada a la presente.

Cordialmente,

Daniela Chacón Arias  
**CONCEJAL DEL DISTRITO**  
**METROPOLITANO DE QUITO**

DCHA/dve/sov.



## PROYECTO DE ORDENANZA

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

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

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

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

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

La Constitución de la República del Ecuador en el segundo inciso del artículo 314 establece que el Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad; y, dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, debiendo establecer su control y regulación.

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



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

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

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

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

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

*A*

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 mínima de 50 vehículos del transporte convencional.
- g. Gastos de administración, que considera el pago de servicios públicos, seguridad, arrendamiento de instalaciones, planes de mejoramiento, 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.

f



## 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 límites 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

8

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, normas y estándares de los 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 opciones de pago existentes, en efectivo o pre-pagadas.

El Administrador del Sistema implementará las políticas, normas y estándares de 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.- Tarifa Preferencial:** En la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del DMQ, 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, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación, 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
------------	---------

<b>Convencional Intracantonal Urbano</b>
--

\$ 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, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación.

**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 Taboada-Cuarteles	Marín-San Pedro de Taboada-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

X

	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
	Pintag – Triángulo	\$ 0,36
	Pintag - Puente 9 al 3	\$ 0,42
	San Alfonso - Pintag - Playón	\$ 0,54
QUINCHE	Iguñaro	\$ 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	\$

4

		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

*f*

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
Ascazubi	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 Puenbo	\$ 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 Puenbo	\$ 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 Puenbo	\$ 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 Puenbo	\$ 1,00
Gral. Rumiñahui	Pifo	\$ 1,25
Gral. Rumiñahui	Tababela	\$ 1,50
Gral. Rumiñahui	Aeropuerto	\$ 2,00
Cumbayá	Tumbaco	\$ 0,50
Cumbayá	Y de Puenbo	\$ 0,75
Cumbayá	Pifo	\$ 1,00
Cumbayá	Tababela	\$ 1,25
Cumbayá	Aeropuerto	\$ 1,50
Tumbaco	Y de Puenbo	\$ 0,50
Tumbaco	Pifo	\$ 0,75
Tumbaco	Tababela	\$ 1,00
Tumbaco	Aeropuerto	\$ 1,25
Y de Puenbo	Pifo	\$ 0,50
Y de Puenbo	Tababela	\$ 0,75
Y de Puenbo	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 intracantoniales 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 Intracantoniales combinadas, alimentadoras, las siguientes tarifas variables por distancia de recorrido:**

<b>Rutas</b>	<b>Tramos</b>	<b>Tarifa*</b>
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 doce centavos de dólar de los Estados Unidos de América (0,12), en los

términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación.

- 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

### CAPÍTULO I

#### DEL FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO

**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 correspondientes que serán socializados con los Operadores para su posterior cumplimiento obligatorio. Así mismo, es potestad del Administrador del Sistema efectuar el debido análisis técnico para el dimensionamiento de la flota vehicular de las Operadoras y su tipología, que permita optimizar el servicio de transporte público, en los casos que así corresponda.

**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.

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.- De la flota vehicular:** Las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ, de forma previa a su habilitación, deberán encontrarse debidamente homologadas y/o certificadas conforme las disposiciones legales vigentes; tanto su carrocería y chasis deberán cumplir con las normas técnicas INEN que le son aplicables y corresponder a una tecnología de emisiones de al menos Euro III; el Administrador del Sistema velará porque en los procesos de renovación de flota las Operadores habiliten unidades carrozadas en chasis homologados exclusivamente para el servicio de transporte público masivo de pasajeros.

**Artículo 31.- De los Sistemas Integrados de Recaudo:** Los Operadores de transporte público de pasajeros del DMQ contarán con Sistemas Integrados de Recaudo (SIR) como una herramienta tecnológica que les permita implementar procedimientos de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos, provenientes del cobro de la tarifa durante la prestación de servicio. La implementación del SIR en los Subsistema de Transporte Público del DMQ se efectuará con base a las normas, lineamientos y políticas definidas por la Municipalidad a través del Administrador del Sistema.

**Artículo 32.- 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 y fiscalizado según los parámetros establecidos en las reglas técnicas expedidas por el Administrador del Sistema.

**Artículo 33.- De la gestión administrativa de los Operadores:** Para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, los Operadores adoptarán una organización administrativa idónea y adecuada, estableciendo mecanismos de control interno que garanticen la calidad de su gestión administrativa, así como de su información financiera y contable.

Los Operadores deberán cumplir con los siguientes estándares mínimos en lo que respecta a su gestión administrativa, financiera y operativa, que deberán ser incluidos en los Contratos de Operación respectivos, conforme las herramientas técnicas emanadas desde el Administrador del Sistema:

- a. Ajustar su actividad empresarial, en todo momento y en toda materia, al Régimen Jurídico Aplicable.
- b. Introducir en su gestión administrativa, financiera y operativa mecanismos que le permitan estandarizar procesos, especialmente en lo que respecta a la calidad del



servicio, al control interno y la adopción de mecanismos de cobertura y la mitigación de riesgos.

- c. Implementar las prácticas y medidas de seguridad necesarias para el adecuado desarrollo de la operación, debiendo establecer controles internos para verificar su cumplimiento.
- d. Proveer al Administrador del Sistema de toda la información que se relacione con la operación y que le sea solicitada de forma oportuna.
- e. Propender que los conductores, personal de mantenimiento y operativo asignado a la operación, participen de manera permanente y continua, en los programas de entrenamiento y capacitación dispuestos por el Administrador del Sistema.
- f. En general cumplir con el modelo de gestión de caja común establecido por el Administrador del Sistema de Transporte Público del DMQ, específicamente en la estructura organizacional mínima que debe tener, basándose entre otros, en los siguientes aspectos:
  - i. Administración de los recursos de la Operadora.
  - ii. Planificación y gestión operacional a cargo de la Operadora, responsable de administrar la flota habilitada para cumplir los índices operacionales dispuestos por el Administrador del Sistema.
  - iii. Mantenimiento de la flota de vehículos, preventivo y correctivo.
  - iv. Administración de la recaudación en el cobro de la tarifa.
  - v. Seguimiento y control operacional.
  - vi. Distribución de ingresos.

Constituye obligación del Administrador del Sistema velar por el cumplimiento de los estándares aquí dispuestos, de tal forma que fortalezca la gestión empresarial de los Operadores de transporte público de pasajeros. Su inobservancia, al constituirse como indicador de calidad, será causal para la apertura del expediente administrativo de sanción correspondiente.

**Artículo 34.- 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.

## CAPÍTULO I

### DE LOS ESTÁNDARES DE CALIDAD

**Artículo 35.- 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 36.- 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 37.- 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 38.- 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 39.- 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:** Los principios, parámetros, lineamientos y estándares de calidad previstos en el Título III de la presente Ordenanza, así como el Anexo técnico que forma parte de la misma, serán parte integrante de los Contratos de Operación celebrados entre el Administrador del Sistema y las Operadoras de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual, la Secretaría de Movilidad dispondrá, de ser el caso, la suscripción de las respectivas adendas que así lo incorporen.

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

### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

**Segunda:** En el plazo 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 capacitación, 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 treinta (30) 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 ser respaldadas 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:

7

- 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, conforme las políticas, normas y estándares establecidos.
- 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:**

P  
2019

#### 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 capacitación 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 capacitación 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:**

#### **1.2. 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.

#### **1.3. 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.

#### **1.4. 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.

## PROYECTO DE ORDENANZA

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

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

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

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

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

La Constitución de la República del Ecuador en el segundo inciso del artículo 314 establece que el Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad; y, dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, debiendo establecer su control y regulación.

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

207



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 las políticas, normas y estándares de los procedimientos asociados al recaudo de la misma.

**Comentario [AFlores1]:** Observación planteada por Concejala D. Chacón mediante oficio No. 262-DCHA-DMQ-17

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

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

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

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



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

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

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

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

- a. Costo del vehículo, el objetivo de este componente es remunerar la inversión como el monto requerido para la recuperación del costo de inversión por unidad vehicular.
- b. Combustible, costo energético que de acuerdo a la tipología del vehículo se estructura según tipo de combustible o fuente de energía empleada.
- c. Personal directo, conductores y ayudantes asociados a la flota en operación.
- d. Mantenimiento, considerando el costo de actividades de mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo, que toma las siguientes clasificaciones: carrocería, mantenimiento eléctrico, mantenimiento mecánico, neumáticos, aceites y filtros.
- e. Seguros e impuestos, seguros que se incluyen de forma periódica: SPPAT, revisión técnica vehicular y título habilitante. Para los impuestos de operación privada se consideran además el Impuesto al Valor Agregado (IVA), participación de empleados en utilidades e impuesto a la renta.
- f. Personal indirecto, basado en una estructura de personal de administración para una organización con una flota mínima de 50 vehículos del transporte convencional.
- g. Gastos de administración, que considera el pago de servicios públicos, seguridad, arrendamiento de instalaciones, planes de mejoramiento, 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.

**Comentario [AFlores2]:** Observación planteada por Concejala D. Chacón mediante oficio No. 262-DCHA-DMQ-17

19

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 (EPMTPO): 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 EPMTPO y los operadores privados.

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

de la estructura de costos y la obtención de tarifas técnicas referenciales de forma asistida.

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

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

1. Calidad de Servicio, cuyo insumo principal es la definición de una matriz de Indicadores de Calidad de cumplimiento obligatorio para las operadoras y operadores de transporte público, con los procedimientos de fiscalización pertinentes que permitan verificar su cumplimiento. Dentro de la misma, se conformó una Subcomisión Ambiental que se encargó de establecer propuestas que permitan mejorar la calidad de aire en el DMQ, y disminuir las emisiones contaminantes del transporte público intracantonal.
2. Análisis Financiero, que aplicando el modelo de cálculo para la tarifa técnica por prestación del servicio de transporte público de pasajeros del DMQ, ha definido los valores a ser cancelados por parte de los usuarios durante la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro de los Subsistemas de Transporte Convencional y Metrobús-Q.
3. Participación Ciudadana, cuyo trabajo fue realizado con actores del ámbito rural y urbano, entablado diálogos que se desarrollaron en el marco de una discusión técnico-política, con críticas, aportes, sugerencias y propuestas desarrolladas por cada uno de los actores que participaron de las actividades.

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

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

18/2

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.

7

## 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 límites 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 Estados Unidos de América por pasajero, disponiendo además el cumplimiento obligatorio de la media tarifa para pasajeros de la tercera edad, personas con discapacidad y estudiantes de niveles primario y secundario, rubros que no han sido revisados ni actualizados por el Gobierno Nacional hasta la presente fecha;
- Que,** la Ordenanza Metropolitana 0194 de fecha 13 de marzo de 2012, establece en su artículo 1, que: *“El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros constituye el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito metropolitano de Quito garantizar y promover a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad dentro de su territorio(...)”;*
- Que,** el numeral 2 del artículo 5 de la referida Ordenanza, señala que el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se organiza en cuatro subsistemas, el subsistema de transporte masivo de pasajeros denominado “Metro de Quito”, el subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos denominado “Metrobús-Q”; Subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, denominado “Transporte Convencional”; y, el Subsistema de transporte público de pasajeros por cable, denominado “Quito Cables”, éste último incorporado mediante Ordenanza Metropolitana No. 060 sancionada el 07 de mayo del 2015.”;
- Que,** la Ordenanza Metropolitana No. 194 íbidem, 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 ídem 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 ídem 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 ídem 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 normas y estándares de los procedimientos asociados al recaudo de la tarifa al usuario.

**Comentario [AFlores3]:** Observación planteada por Concejala D. Chacón mediante oficio No. 262-DCHA-DMQ-17

- 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, garantizando 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.

7



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 u opciones de pago existentes, en efectivo o pre-pagadas.

El Administrador del Sistema implementará las políticas, normas y estándares de 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.

**Comentario [AFlores4]:** Observación planteada por Concejala D. Chacón mediante oficio No. 262-DCHA-DMQ-17

**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~~ Tarifa Preferencial:** 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 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, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación, 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

**Comentario [AFlores5]:** Se aclaró el texto en virtud de lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

**Comentario [AFlores6]:** Observación planteada por Concejala D. Chacón mediante oficio No. 262-DCHA-DMQ-17

**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, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación.

**Comentario [AFlores7]:** Observación planteada por Concejala D. Chacón mediante oficio No. 262-DCHA-DMQ-17

**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 Taboada-Cuarteles	Marín-San Pedro de Taboada-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

X

	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
	Pintag - Triángulo	\$ 0,36
	Pintag - Puente 9 al 3	\$ 0,42
	San Alfonso - Pintag - Playón	\$ 0,54
QUINCHE	Iguñaro	\$ 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

X  
//

	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

108

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
Ascazubi	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 CARCELÉN**

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
----------	---------	---------

X

Río Coca	Tumbaco	\$ 0,75
Río Coca	La Y de Puenbo	\$ 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 Puenbo	\$ 0,75
Cumbayá	Pifo	\$ 1,00
Cumbayá	Tababela	\$ 1,25
Cumbayá	Aeropuerto	\$ 1,50
Tumbaco	La y de puenbo	\$ 0,50
Tumbaco	Pifo	\$ 0,75
Tumbaco	Tababela	\$ 1,00
Tumbaco	Aeropuerto	\$ 1,25
La Y de Puenbo	Pifo	\$ 0,50
La Y de Puenbo	Tababela	\$ 0,75
La Y de Puenbo	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 Puenbo	\$ 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 Puenbo	\$ 1,00
Quicentro Sur	Pifo	\$ 1,25
Quicentro Sur	Tababela	\$ 1,50
Quicentro Sur	Aeropuerto	\$ 2,00
Puente de Guajaló	Puengasí	\$ 0,50

98

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

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

Del análisis efectuado se pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano a través del informe respectivo, para su 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:

87

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%doce centavos de las tarifas establecidasdólar de los Estados Unidos de América (0,12), en el artículo preecedentelos términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación.
- c. Las personas con discapacidad visual del 100% tendrán acceso gratuito al Subsistema.

**Comentario [AFlores8]:** Propuesta Alcaldía, se mantendrá media tarifa en 0,12ctvs dentro de los corredores administrados por la EPQ.



**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**

#### CAPÍTULO I

#### DEL FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO

**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

71

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 socializados con los Operadores para su posterior cumplimiento obligatorio por parte.~~ Así mismo, es potestad del Administrador del Sistema efectuar el debido análisis técnico para el dimensionamiento de la flota vehicular de las Operadoras autorizadas y su tipología, que permita optimizar el servicio de transporte público, en los casos que así corresponda.

Con formato: Español (alfab. internacional)

Comentario [AFlores9]: Observación planteada por Concejala D. Chacón mediante oficio No. 262-DCHA-DMQ-17

Con formato: Español (alfab. internacional)

**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.~~

Comentario [AFlores10]: Observación planteada por Concejala D. Chacón mediante oficio No. 262-DCHA-DMQ-17

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.- De la flota vehicular:** Las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ, de forma previa a su habilitación, deberán encontrarse debidamente homologadas y/o certificadas conforme las disposiciones legales vigentes; tanto su carrocería y chasis deberán cumplir con las normas técnicas INEN que le son aplicables y corresponder a una tecnología de emisiones de al menos Euro III; el Administrador del Sistema velará porque en los procesos de renovación de flota las Operadores habiliten unidades carrozadas en chasis homologados exclusivamente para el servicio de transporte público masivo de pasajeros.

**Artículo 31.- De los Sistemas Integrados de Recaudo:** Los Operadores de transporte público de pasajeros del DMQ contarán con Sistemas Integrados de Recaudo (SIR) como una herramienta tecnológica que les permita implementar procedimientos de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos, provenientes del cobro de la tarifa durante la prestación de servicio. La implementación del SIR en los Subsistema de Transporte Público del DMQ se efectuará con base a las normas, lineamientos y políticas definidas por la Municipalidad a través del Administrador del Sistema.

**Comentario [AFlores11]:** Observación planteada por Concejala D. Chacón mediante oficio No. 262-DCHA-DMQ-17

**Artículo 3032.- 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 y fiscalizado según los parámetros establecidos en las reglas técnicas expedidas por el Administrador del Sistema.

**Artículo 33.- De la gestión administrativa de los Operadores:** Para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, los Operadores adoptarán una organización administrativa idónea y adecuada, estableciendo mecanismos de control interno que garanticen la calidad de su gestión administrativa, así como de su información financiera y contable.

Los Operadores deberán cumplir con los siguientes estándares mínimos en lo que respecta a su gestión administrativa, financiera y operativa, que deberán ser incluidos en los Contratos de Operación respectivos, conforme las herramientas técnicas emanadas desde el Administrador del Sistema:

- a. Ajustar su actividad empresarial, en todo momento y en toda materia, al Régimen Jurídico Aplicable.
- b. Introducir en su gestión administrativa, financiera y operativa mecanismos que le permitan estandarizar procesos, especialmente en lo que respecta a la calidad del servicio, al control interno y la adopción de mecanismos de cobertura y la mitigación de riesgos.

- c. Implementar las prácticas y medidas de seguridad necesarias para el adecuado desarrollo de la operación, debiendo establecer controles internos para verificar su cumplimiento.
- d. Proveer al Administrador del Sistema de toda la información que se relacione con la operación y que le sea solicitada de forma oportuna.
- e. Propender que los conductores, personal de mantenimiento y operativo asignado a la operación, participen de manera permanente y continua, en los programas de entrenamiento y capacitación dispuestos por el Administrador del Sistema.
- f. En general cumplir con el modelo de gestión de caja común establecido por el Administrador del Sistema de Transporte Público del DMQ, específicamente en la estructura organizacional mínima que debe tener, basándose entre otros, en los siguientes aspectos:
  - i. Administración de los recursos de la Operadora.
  - ii. Planificación y gestión operacional a cargo de la Operadora, responsable de administrar la flota habilitada para cumplir los índices operacionales dispuestos por el Administrador del Sistema.
  - iii. Mantenimiento de la flota de vehículos, preventivo y correctivo.
  - iv. Administración de la recaudación en el cobro de la tarifa.
  - v. Seguimiento y control operacional.
  - vi. Distribución de ingresos.

Constituye obligación del Administrador del Sistema velar por el cumplimiento de los estándares aquí dispuestos, de tal forma que fortalezca la gestión empresarial de los Operadores de transporte público de pasajeros. Su inobservancia, al constituirse como indicador de calidad, será causal para la apertura del expediente administrativo de sanción correspondiente.

**Comentario [AFlores12]:** Fortalecimiento de la gestión empresarial, solicitado por el concejal C. Páez

**Artículo 3134.- 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.

## CAPÍTULO I

### DE LOS ESTÁNDARES DE CALIDAD

**Artículo 3235.- 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:

7

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 36.- 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 37.- 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 38.- 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.

5



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 39.- 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:** Los principios, parámetros, lineamientos y estándares de calidad previstos en el Título III de la presente Ordenanza, así como el Anexo técnico que forma parte de la misma, serán parte integrante de los Contratos de Operación celebrados entre el Administrador del Sistema y las Operadoras de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual, la Secretaría de Movilidad dispondrá, de ser el caso, la suscripción de las respectivas adendas que así lo incorporen.

**Comentario [AFlores13]:** Suscripción de adendas para incluir a los indicadores de calidad y exigencias como parte de los Contratos de Operación, observación plantada por la Concejala D. Chacón y Concejal C. Páez

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

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

**Segunda:** En el plazo 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

4

obtención del certificado de ~~conducción defensiva~~ **capacitación**, que certifique el mejoramiento de los estándares de conducción en el DMQ.

**Comentario [AFlores14]:** Se aclara el texto para no limitar la denominación del curso a la posibilidad de capacitación de los conductores.

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 ~~trececientos sesenta y cincotrenta (36530) 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.

**Comentario [AFlores15]:** El plazo de un año para la reorganización de rutas es muy extenso, su aplicación debe ser inmediata. Observación plantada por el concejal Luis Reina

**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 respaldarse 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, conforme las políticas, normas y estándares establecidos.
- 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.

**Comentario [AFlores16]:** Observación planteada por Concejala D. Chacón mediante oficio No. 262-DCHA-DMQ-17

#### **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 ~~capacitación~~ ~~conducción~~ ~~a la defensiva~~ emitido por las entidades debidamente autorizadas por el Administrador del Sistema, como requisito administrativo previo a su habilitación.

**Comentario [AFlores17]:** Se aclara el texto para no limitar la denominación del curso a la posibilidad de capacitación de los conductores.

#### 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 ~~capacitación~~ ~~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

**Comentario [AFlores18]:** Se aclara el texto para no limitar la denominación del curso a la posibilidad de capacitación de los conductores.



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:**

#### **1.1.1.2. 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.

#### **1.2.1.3. 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.

#### **1.3.1.4. 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.

1

# 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 las políticas, normas y estándares de los procedimientos asociados al recaudo de la misma.

La definición de esta política debe partir de la identificación de los objetivos de los diferentes actores que intervienen en el sistema de transporte público. A continuación se presentan algunos

de los objetivos para cada uno de los principales actores involucrados en la operación de transporte público:

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

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

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

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

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

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

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

- a. Costo del vehículo, el objetivo de este componente es remunerar la inversión como el monto requerido para la recuperación del costo de inversión por unidad vehicular.
- b. Combustible, costo energético que de acuerdo a la tipología del vehículo se estructura según tipo de combustible o fuente de energía empleada.
- c. Personal directo, conductores y ayudantes asociados a la flota en operación.
- d. Mantenimiento, considerando el costo de actividades de mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo, que toma las siguientes clasificaciones: carrocería, mantenimiento eléctrico, mantenimiento mecánico, neumáticos, aceites y filtros.
- e. Seguros e impuestos, seguros que se incluyen de forma periódica: SPPAT, revisión técnica vehicular y título habilitante. Para los impuestos de operación privada se consideran además el Impuesto al Valor Agregado (IVA), participación de empleados en utilidades e impuesto a la renta.
- f. Personal indirecto, basado en una estructura de personal de administración para una organización con una flota mínima de 50 vehículos del transporte convencional.
- g. Gastos de administración, que considera el pago de servicios públicos, seguridad, arrendamiento de instalaciones, planes de mejoramiento, 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.

fc



- c. Mantenimiento, preventivo y correctivo para cada tipología de vehículo, que toma las siguientes clasificaciones: carrocería, mantenimiento eléctrico, mantenimiento mecánico, neumáticos, y aceites y filtros.
- d. Sistema inteligente de transporte público de Quito (SITP-Q), que incluye el sistema de recaudo (SIR), sistema de apoyo a la explotación (SAE), e información al usuario (SIU).
- e. Personal directo e indirecto, que incluye para el personal directo el personal de conducción asociado a la flota, y para el personal indirecto el personal de administración y operación, considerando para ambos grupos las particularidades de la contratación de los sectores público y privado.
- f. Seguros e impuestos, que incluye las siguientes pólizas: equipo y maquinaria, vehículos auxiliares, incendio y líneas aliadas, equipo electrónico, robo y/o asalto/hurto, responsabilidad civil, fidelidad, dinero y valores, y transporte interno de valores. Gastos de administración, diferenciando los valores y rubros a incluir para la EPMTQP y los operadores privados.

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

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

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

1. Calidad de Servicio, cuyo insumo principal es la definición de una matriz de Indicadores de Calidad de cumplimiento obligatorio para las operadoras y operadores de transporte público, con los procedimientos de fiscalización pertinentes que permitan verificar su cumplimiento. Dentro de la misma, se conformó una Subcomisión Ambiental que se encargó de establecer propuestas que permitan mejorar la calidad de aire en el DMQ, y disminuir las emisiones contaminantes del transporte público intracantonal.
2. Análisis Financiero, que aplicando el modelo de cálculo para la tarifa técnica por prestación del servicio de transporte público de pasajeros del DMQ, ha definido los valores a ser cancelados por parte de los usuarios durante la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro de los Subsistemas de Transporte Convencional y Metrobús-Q.



3. Participación Ciudadana, cuyo trabajo fue realizado con actores del ámbito rural y urbano, 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.

Es importante recalcar que la no revisión de la tarifa que por concepto del servicio de transporte público de pasajeros pagan los usuarios en el Distrito Metropolitano de Quito, conlleva el establecimiento de un subsidio a favor de los Operadores que conforman el Subsistema de Transporte Convencional y el Subsistema de Transporte Público Metrobus-Q, situación que generaría una afectación económica negativa en el presupuesto anual municipal.

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, así como el establecimiento de los mecanismos para garantizar y fortalecer la confiabilidad, seguridad y calidad del servicio público de transporte terrestre del DMQ, en beneficio de los usuarios del mismo..

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 85 de la Constitución determina que:

*“La formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios públicos que garanticen los derechos reconocidos por la Constitución, se regularán de acuerdo con las siguientes disposiciones:*

*1. Las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos se orientarán a hacer efectivos el buen vivir y todos los derechos, y se formularán a partir del principio de solidaridad.*

*2. Sin perjuicio de la prevalencia del interés general sobre el interés particular, cuando los efectos de la ejecución de las políticas públicas o prestación de bienes o servicios públicos vulneren o amenacen con vulnerar derechos constitucionales, la política o prestación deberá reformularse o se adoptarán medidas alternativas que concilien los derechos en conflicto.*

*3. El Estado garantizará la distribución equitativa y solidaria del presupuesto para la ejecución de las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos.*

*En la formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios públicos se garantizará la participación de las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades.”*

**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 artículo 326 numeral 15 de la Constitución señala que: *“El derecho al trabajo se sustenta en los siguientes principios: (...) 15. Se prohíbe la paralización de los servicios*

*públicos de salud y saneamiento ambiental, educación, justicia, bomberos, seguridad social, energía eléctrica, agua potable y alcantarillado, producción hidrocarburífera, procesamiento, transporte y distribución de combustibles, transportación pública, correos y telecomunicaciones. La ley establecerá límites que aseguren el funcionamiento de dichos servicios."*

- Que,** el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD, en el literal b) de su artículo 54, prevé como función del gobierno descentralizado municipal el *"diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales"*. En el artículo 55 literales e) y f) de la norma ibídem establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal, *"crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;"* y, *"planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción"*; en concordancia con lo previsto en el literal a) del artículo 57, que como atribución del concejo municipal prevé *"El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones;"*
- Que,** el artículo 84 literal q) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, confiere a los Gobiernos de los Distritos Autónomos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial;
- Que,** el artículo 130 del COOTAD referente al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte señala en su inciso segundo que a los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal;
- Que,** el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), determina que el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas;
- Que,** la LOTTTSV en el primer inciso de su artículo 30.4 señala que: *"Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar"*;
- Que,** los literales a), c) y h) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán como competencias, entre otras, las de: *"a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;"* *"c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;"* y, *"h) Regular la*

*fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;”*

**Que,** de igual forma, la LOTTTSV establece en su artículo 48 que en el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores de 65 años de edad. El reglamento a la presente Ley determina en su artículo 46 el procedimiento para la aplicación de tarifas;

**Que,** el artículo 65 de la LOTTTSV, señala que *“El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intraregional, intraprovincial e internacional”*; en armonía con lo dispuesto en el artículo 66 ibídem, que define al servicio de transporte público Intracantonal, como aquel que opera dentro de los límites cantonales y por ende le corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;

**Que,** el 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,** la Disposición Décima Tercera de la citada Ley Orgánica, ordena: *“Las operadoras de transporte público que se constituyan jurídicamente a partir de la expedición de la presente Ley, deberán obligatoriamente hacerlo bajo el sistema de CAJA COMUN, previo a la obtención del documento habilitante que faculte la prestación del servicio en los diferentes tipos de transporte. Las operadoras de transporte público que en la actualidad se manejan con caja simple, tendrán el plazo máximo hasta el 31 de diciembre de 2013, para que adapten su sistema al de CAJA COMUN, por lo que dentro de este plazo no será aplicable para las mismas la sanción determinada en el numeral 4 del artículo 82.”*

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

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



- Que**, el 26 de abril de 2012 el Consejo Nacional de Competencias emite por disposición constitucional la Resolución No. 006-CNC-2012, en la cual se ratifica que los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la referida resolución y de conformidad a los modelos de gestión;
- Que**, el artículo 17 numeral 7 de la referida Resolución señala que en el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, al amparo de la regulación nacional, emitir normativa técnica local para entre otras, *“Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades de servicio de acuerdo a la política tarifaria nacional emitida por el ministerio rector”*;
- Que**, el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 003-CNC-2014 Aclaratoria de la Resolución No. 006-CNC-2012, de 22 de septiembre de 2014, dispone en el artículo 1: *“Se ratifica que la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue transferida de manera obligatoria y definitiva, contemplando modelos de gestión diferenciados y cronogramas de implementación, (...) por tanto, la competencia no puede ser devuelta ni rechazada por ningún gobierno autónomo descentralizado municipal.”*;
- Que**, la referida Resolución Aclaratoria, en su artículo 3 señala que: *“A los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales les corresponde fijar la tarifa de transporte terrestre, para lo cual implementarán, en ejercicio de su autonomía, los mecanismos que consideren necesarios para el cumplimiento irrestricto de la Constitución y la ley”*;
- Que**, mediante Resolución N° 001-DIR-2003-CNTTT de 22 de enero de 2003, el ex Consejo Nacional de Tránsito fijó los valores de las tarifas de transporte público en sus diferentes modalidades, cuyo valor a pagar por la prestación del servicio de transporte urbano a nivel nacional fue establecido en veinticinco (0,25) centavos de dólar de los Estados Unidos de América por pasajero, disponiendo además el cumplimiento obligatorio de la media tarifa para pasajeros de la tercera edad, personas con discapacidad y estudiantes de niveles primario y secundario, rubros que no han sido revisados ni actualizados por el Gobierno Nacional hasta la presente fecha;
- Que**, la Ordenanza Metropolitana 0194 de fecha 13 de marzo de 2012, establece en su artículo 1, que: *“El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros constituye el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito metropolitano de Quito garantizar y promover a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad dentro de su territorio(...)”*;
- Que**, el numeral 2 del artículo 5 de la referida Ordenanza, señala que el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se organiza en cuatro subsistemas, el subsistema de transporte masivo de pasajeros denominado “Metro de Quito”, el subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos denominado “Metrobús-Q”; Subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, denominado “Transporte Convencional”; y, el Subsistema de transporte público de pasajeros por cable, denominado “Quito Cables”, éste último incorporado mediante Ordenanza Metropolitana No. 060 sancionada el 07 de mayo del 2015.”;

f

- 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,

7



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 público de transporte terrestre del DMQ, 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, normas y estándares de los 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. Garantizar un buen nivel de servicio y la satisfacción de los usuarios.
  2. Recibir los ingresos suficientes para cubrir la inversión, costos de operación y rentabilidad.
  3. Reducir la evasión del pago de la tarifa por parte de usuarios.
  4. Reducir los tiempos de embarque de los usuarios, implementando las distintas opciones de pago existentes, en efectivo o pre-pagadas.

El Administrador del Sistema implementará las políticas, normas y estándares de 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.- Tarifa Preferencial:** En la prestación del servicio de transporte público de pasajeros del DMQ, conforme las disposiciones de orden constitucional y legal, tendrán derecho a tarifas preferenciales:

1. Personas con discapacidad;
2. Estudiantes de nivel 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, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación, 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, en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación.

**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 Taboada-Cuarteles	Marín-San Pedro de Taboada-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 Rumñahui- 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	Iguíñaro	\$ 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

R

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
Ascazubi	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 CARCELÉN**

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 Puenbo	\$ 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 Puenbo	\$ 0,75
Cumbayá	Pifo	\$ 1,00
Cumbayá	Tababela	\$ 1,25
Cumbayá	Aeropuerto	\$ 1,50
Tumbaco	La y de puenbo	\$ 0,50
Tumbaco	Pifo	\$ 0,75
Tumbaco	Tababela	\$ 1,00
Tumbaco	Aeropuerto	\$ 1,25
La Y de Puenbo	Pifo	\$ 0,50
La Y de Puenbo	Tababela	\$ 0,75
La Y de Puenbo	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 Puenbo	\$ 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 Puenbo	\$ 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 Puenbo	\$ 1,00

P

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 Puenbo	\$ 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 Puenbo	\$ 1,00
Gral. Rumiñahui	Pifo	\$ 1,25
Gral. Rumiñahui	Tababela	\$ 1,50
Gral. Rumiñahui	Aeropuerto	\$ 2,00
Cumbayá	Tumbaco	\$ 0,50
Cumbayá	Y de Puenbo	\$ 0,75
Cumbayá	Pifo	\$ 1,00
Cumbayá	Tababela	\$ 1,25
Cumbayá	Aeropuerto	\$ 1,50
Tumbaco	Y de Puenbo	\$ 0,50
Tumbaco	Pifo	\$ 0,75
Tumbaco	Tababela	\$ 1,00
Tumbaco	Aeropuerto	\$ 1,25
Y de Puenbo	Pifo	\$ 0,50
Y de Puenbo	Tababela	\$ 0,75
Y de Puenbo	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 intracantonal 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 intracantoniales 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 Intracantoniales combinadas, alimentadoras, las siguientes tarifas variables por distancia de recorrido:**

Rutas	Tramos	Tarifa*
Terminal Ofelia - Calacali	Terminal Ofelia - Calacali**	\$ 0,35
	Terminal Ofelia - Pomasqui**	\$ 0,06
	Terminal Ofelia - San Antonio**	\$ 0,18
Calacali-Terminal Ofelia	Calacali-Terminal Ofelia	\$ 0,65
San Antonio - Terminal Ofelia	San Antonio / 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

f

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 doce centavos de dólar de los Estados Unidos de América (0,12), en los términos que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación.
- 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**

#### **CAPÍTULO I**

#### **DEL FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO**

**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 correspondientes que serán socializados con los Operadores para su posterior cumplimiento obligatorio. Así mismo, es potestad del Administrador del Sistema efectuar el debido análisis técnico para el dimensionamiento de la flota vehicular de las Operadoras y su tipología, que permita optimizar el servicio de transporte público, en los casos que así corresponda.

**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.- De la flota vehicular:** Las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el DMQ, de forma previa a su habilitación, deberán encontrarse debidamente homologadas y/o certificadas conforme las disposiciones legales vigentes; tanto su carrocería y chasis deberán cumplir con las normas técnicas INEN que le son aplicables y corresponder a una tecnología de emisiones de al menos Euro III; el Administrador del Sistema velará porque en los procesos de renovación de flota las Operadores habiliten unidades carrozadas en chasis homologados exclusivamente para el servicio de transporte público masivo de pasajeros.

**Artículo 31.- De los Sistemas Integrados de Recaudo:** Los Operadores de transporte público de pasajeros del DMQ contarán con Sistemas Integrados de Recaudo (SIR) como una herramienta tecnológica que les permita implementar procedimientos de alta confiabilidad y seguridad en la recaudación y gestión de los recursos, provenientes del cobro de la tarifa durante la prestación de servicio. La implementación del SIR en los Subsistemas de Transporte Público del DMQ se efectuará con base a las normas, lineamientos, políticas y criterios de homologación definidos por la Municipalidad a través del Administrador del Sistema.

**Artículo 32.- 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 y fiscalizado según los parámetros establecidos en las reglas técnicas expedidas por el Administrador del Sistema.

**Artículo 33.- De la gestión administrativa de los Operadores:** Para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito, los Operadores adoptarán una organización administrativa idónea y adecuada, estableciendo mecanismos de control interno que garanticen la calidad de su gestión administrativa, así como de su información financiera y contable.

Los Operadores deberán cumplir con los siguientes estándares mínimos en lo que respecta a su gestión administrativa, financiera y operativa, que deberán ser incluidos en los Contratos de Operación respectivos, conforme las herramientas técnicas emanadas desde el Administrador del Sistema:

- a. Ajustar su actividad empresarial, en todo momento y en toda materia, al Régimen Jurídico Aplicable.
- b. Introducir en su gestión administrativa, financiera y operativa mecanismos que le permitan estandarizar procesos, especialmente en lo que respecta a la calidad del servicio, al control interno y la adopción de mecanismos de cobertura y la mitigación de riesgos.
- c. Implementar las prácticas y medidas de seguridad necesarias para el adecuado desarrollo de la operación, debiendo establecer controles internos para verificar su cumplimiento.
- d. Proveer al Administrador del Sistema de toda la información que se relacione con la operación y que le sea solicitada de forma oportuna.
- e. Propender que los conductores, personal de mantenimiento y operativo asignado a la operación, participen de manera permanente y continua, en los programas de entrenamiento y capacitación dispuestos por el Administrador del Sistema.
- f. En general cumplir con el modelo de gestión de caja común establecido por el Administrador del Sistema de Transporte Público del DMQ, específicamente en la estructura organizacional mínima que debe tener, basándose entre otros, en los siguientes aspectos:
  - i. Administración de los recursos de la Operadora.
  - ii. Planificación y gestión operacional a cargo de la Operadora, responsable de administrar la flota habilitada para cumplir los índices operacionales dispuestos por el Administrador del Sistema.
  - iii. Mantenimiento de la flota de vehículos, preventivo y correctivo.
  - iv. Administración de la recaudación en el cobro de la tarifa.
  - v. Seguimiento y control operacional.
  - vi. Distribución de ingresos.

Constituye obligación del Administrador del Sistema velar por el cumplimiento de los estándares aquí dispuestos, de tal forma que fortalezca la gestión empresarial de los Operadores de transporte público de pasajeros. Su inobservancia, al constituirse como indicador de calidad, será causal para la apertura del expediente administrativo de sanción correspondiente.

**Artículo 34.- 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.

## CAPÍTULO II

### DE LOS ESTÁNDARES DE CALIDAD

**Artículo 35.- 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 y administrativo, de manera obligatoria, permanente y continua.
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 incumplimiento de uno de los indicadores de calidad dispuestos en el presente artículo serán la base para la determinación de sanciones; por su parte, el cumplimiento de aquellos será la base para la implementación de incentivos por parte del Administrador del Sistema; éste último será el responsable de determinar 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 36.- 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 37.- 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 la evaluación de los indicadores de calidad y el inicio de procedimientos de sanción administrativa, de ser el caso, observando para el efecto las garantías constitucionales del debido proceso.

**Artículo 38.- 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 39.- 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), sin perjuicio de las acciones que por cometimiento de infracciones de tránsito las autoridades judiciales sustancian al amparo del Código Orgánico Integral Penal (COIP).

Sin embargo de aquello y 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 Contrato de Operación correspondiente y multa de cuatro (4) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general a la Operadora, bajo el procedimiento sancionador previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD). La reincidencia en el incumplimiento de uno de los indicadores de calidad o la no implementación de las mejoras dispuestas por el Administrador del Sistema por parte de la Operadora, conlleva la terminación del Contrato de Operación 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:** Los principios, parámetros, lineamientos y estándares de calidad previstos en el Título III de la presente Ordenanza, así como el Anexo técnico que forma parte de la misma, serán parte integrante de los Contratos de Operación celebrados entre el Administrador del Sistema y las Operadoras de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual, la Secretaría de Movilidad dispondrá, de ser el caso, la suscripción de las respectivas adendas que así lo incorporen.

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

### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

**Segunda:** En el plazo 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 capacitación, que garantice el mejoramiento de los estándares de conducción en el DMQ.

Para el efecto, se establecerán plazos y cronogramas para dar inicio a 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.

La Secretaría de Movilidad, en calidad de Administradora del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, será además la entidad responsable de validar los programas de capacitación dirigidos al personal administrativo y operativo de las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio y verificará el cumplimiento de los planes de capacitación propuestos, los mismos que se llevarán a cabo de manera obligatoria, permanente y continua, en los términos previstos en el Anexo Técnico que forma parte integrante de la presente Resolución.

**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 treinta (30) 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 ser respaldadas 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, conforme las políticas, normas y estándares establecidos.
- 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 capacitación 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 capacitación 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:**

**1.2. 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.

### **1.3. 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.

### **1.4. 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.