

**ACTA TRANSCRITA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA  
COMISIÓN DE MOVILIDAD**

**31 DE MARZO DE 2015**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los treinta y un días del mes de marzo del año dos mil quince, siendo las 16h10, se instalan en sesión extraordinaria, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano, los miembros de la Comisión de Movilidad concejales: Abg. Sergio Garnica; Abg. Daniela Chacón; Abg. Eduardo Del Pozo; Lic. Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

Se registra la presencia de los siguientes concejales: Ing. Anabel Hermosa; Prof. María Luisa Maldonado; Ing. Carlos Páez y Sra. Ivonne Von Lippke.

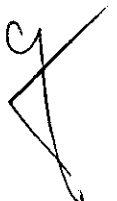
Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios municipales: Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad; Srs. Andrea Flores y Roberto Noboa, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Sr. Guillermo Altamirano, funcionario de la Agencia Metropolitana de Tránsito y Transporte; Abg. Diego Ayala, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Abg. Ana Isabel Casares, funcionaria del despacho del concejal Abg. Sergio Garnica; Srs. Nathalie Allauca y Hernán Altamirano, funcionarios del despacho del concejal Lic. Eddy Sánchez; Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del concejal Ing. Carlos Páez; Dr. Alejandro Cevallos, funcionario del despacho del concejal Abg. Eduardo Del Pozo; Dr. Ángel Armijos, funcionario del despacho de la concejala Abg. Daniela Chacón.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario.

Se da lectura al orden del día, el mismo que es aprobado.

**1. Comisión General para recibir a los representantes del transporte de taxis ejecutivos.**


**Sr. Fernando Valdez, Representante de taxis ejecutivos del Distrito Metropolitano de Quito:** Manifiesta que el servicio de taxis ejecutivos, nace de la necesidad de cumplir algunas expectativas de la ciudadanía es por ello, que a través de la Ley Orgánica de Transporte se creó una nueva modalidad, pasó de la Agencia Nacional hacia el Municipio de Quito, no entienden por qué se abrió una página web, después de un estudio en el que se determinó una cierta cantidad, pero siempre coherentes con el diálogo no hubo ningún problema, se regularizaron cinco mil compañeros desde la Agencia Nacional y Municipio de Quito, el sistema de taxis ejecutivos nace sin ningún modelo tarifario, es decir, se calibró los taxímetros de acuerdo a la ley, en base a tarifas del 2003, se envió algunos comunicados al



concejal Eddy Sánchez, para participar en las mesas de trabajo, donde se está debatiendo el modelo tarifario, las negativas también lo tienen por escrito, en el cual se nos conculca una vez que el modelo tarifario de la metodología que entregue la Agencia Nacional serán tomados en cuenta, miran con preocupación el servicio ejecutivo dentro de los lineamientos que dice " *modelo tarifario para taxi convencional y ejecutivo* ", piden al señor concejal que se les ayude para que técnicamente se demuestre si todas sus variables fueron tomadas en cuenta, a continuación indica, el taxi convencional tiene que realizar un servicio deambulatorio, los ejecutivos están limitados a ser un servicio puerta a puerta el 65% del tiempo están desocupados, segundo la ley orgánica y la ordenanza dice que cada 15 años la clase convencional cambia de unidades y nosotros lo hacemos cada 7 años, tenemos mayor inversión. Otra de las consecuencias es que el servicio convencional ocupa la vía pública, y nosotros seguimos pagando de dos, tres y hasta cuatro mil dólares mensuales por concepto de infraestructura y estacionamientos. La tecnología siempre fue obsoleta desde su inicio son estas variables las que se tendrán que considerar en este estudio, puntualmente piden a la comisión de que los insumos que se han entregado en noviembre, diciembre de 2014 y febrero de 2015 sea analizado, solicitan que el servicio ejecutivo se sienta lacerado frente a un modelo tarifario, con el Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad se tuvo la primera reunión de trabajo y se comprometió a seguir reuniéndose cuando sea necesario, un logro histórico de 12 años que se ha peleado, respaldan pero no comparten en el sentido de que el servicio ejecutivo se sume el modelo tarifario hasta que se demuestre técnicamente cuál es el valor real, el afán no es de polemizar e irse en contra de los intereses de los compañeros, concluye refiriéndose a la calibración de los taxímetros, que tienen un costo de 22 a 25 dólares, si se va a calibrar con el modelo tarifario vigente, con qué modelo tarifario trabajará el taxi ejecutivo, solicita que posteriormente les reciba el concejal Eddy Sánchez y la comisión para entregar todos los insumos que se han tomado en cuenta, son siete las variables que tiene a diferencia entre el taxi convencional y el taxi ejecutivo, a la vez felicitan a la clase convencional por un logro justo y anhelo de los compañeros Carlos Rumis y Paco Velasco, ya que es un legítimo derecho pero el servicio ejecutivo espera que el modelo tarifario sea coherente.

**Conocimiento y resolución de las observaciones presentadas en sesión de Concejo en primer debate, el fortalecimiento de la calidad y fijación de tarifa en la prestación de servicio de Transporte Terrestre Comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito.**

**Concejal Lic. Eddy Sánchez:** Propone dividir en dos partes la discusión de este punto, el primero para dar a conocer las diferentes observaciones que se presentaron en el primer debate de Concejo y segundo para dar la palabra al componente técnico, Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad e Ing. Fredi Paredes, consultor de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, a fin de que se dilucide y sustente el porqué de la estructura tarifaria, a fin de que se responda la inquietud de la comisión general.



Presentación del Proyecto de Ordenanza de fijación de tarifas para Transporte Terrestre Comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, a cargo del Concejal Lic. Eddy Sánchez.

**Esta presentación forma parte del acta como anexo No. 1**

Al respecto se emiten los siguientes comentarios:

**Concejal Lic. Eddy Sánchez:** De lo expuesto en la presentación hace una observación y propone mantener la disposición general segunda y suprimir el artículo No. 8, que establece justamente un texto similar, ya que redundan, y luego de 60 días de sancionado la ordenanza se presente los planes de mejora de calidad y/o equipamiento tecnológico, se acoge las diferentes observaciones realizadas y pone en consideración de la comisión.

**Concejala Abg. Daniela Chacón:** Señala que tiene una observación adicional que pone en consideración de la comisión, siendo un pedido de la ciudadanía que se expresó en las mesas de participación ciudadana, lamentablemente no ha sido debidamente procesada en el artículo No. 7, solicita se agregue " *incluir de manera visible la publicación en las unidades de las nuevas tarifas a ser aplicables*" además en la disposición cuarta " *la obligación de publicar de manera visible dentro de la unidad las nuevas tarifas*".

**Concejal Lic. Eddy Sánchez:** No existiendo más observaciones de la comisión, solicita pasar a la segunda parte del Proyecto de Ordenanza, para que los técnicos Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad e Ing. Fredi Paredes, consultor puedan contestar a la comisión general las inquietudes planteadas, en la cual se ha presentado una estructura tarifaria que consideran adecuada, en ese sentido se profundice el tema de costos.

**Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad:** Señala que el pedido realizado en sesión de Concejo, se ha analizado con el consultor de la Universidad Católica para ratificar el tema de la tarifa explica que la arrancada es de 50 centavos, 40 centavos en kilómetro recorrido y 10 centavos minuto de espera, así mismo, la Secretaría de Movilidad se ratifica en mantener una tarifa de 1,45 en el día y 1,75 en la noche, de igual manera para los días feriados, se ratifica que la jornada nocturna sea desde las 19h00 y finalice a las 06h00 de la mañana, respecto al tema del aeropuerto quieren entregar una propuesta con datos obtenidos de la parte rural, proponen a la comisión de Movilidad, que se les permita realizar un estudio más amplio de las 33 parroquias.

**Concejal Abg. Daniela Chacón:** Señala que la propuesta de la ordenanza se aplicaría para las partes urbanas de las parroquias rurales que están cercanas al Distrito.



**Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad:** Manifiesta proponer a fin de tener una mayor claridad en lo marginal y rural, es decir la parte periférica de Quito, en el caso del aeropuerto se cuenta con tarifas muy altos para la operación de los taxis con un arriendo mensual por seguros internacionales que deben contar para los pasajeros, el uso de uniformes obligatorios, empleados de planta las 24 horas los 7 días de la semana, por lo que señala está en negociación el tema de transporte del taxi comercial rural, por ello se ha mantenido tres sesiones de trabajo, sin embargo, no es suficiente en el sentido de que la ordenanza abarque solo lo urbano en cuanto a las tarifas por taxímetro. La comisión general primero debe definir la vida útil de los taxis ejecutivos de Quito; y segundo poder decir que la calibración de taxímetros se ha realizado a los taxis ejecutivos y convencionales que cumplan las casas comerciales, que no sea más allá de 5 y 10 dólares y no 25 dólares; y por último la metodología de cálculo para la tarifa, la propuesta presentada por el representante del taxi ejecutivo, no existe todavía en la Agencia Nacional de Tránsito metodología que defina la tarifa para los ejecutivos, como responsables del tema podemos decir se ha tenido reuniones con la rectoría y el gobierno central, no se cuenta con una tarifa y creemos prudente sea una sola tarifa consensuada y poder mejorar el tiempo de vida útil de los taxis, un tema que se quedó en el aire en el primer debate de sesión de Concejo, el consultor Ing. Fredi Paredes puede indicar algunos temas que permitan aclarar algunas dudas en base al sustento legal y técnico.

**Ing. Fredi Paredes, consultor de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador:** Manifiesta que algunos puntos de esta metodología de trabajo fue una propuesta por la universidad, utilizando el modelo matemático que tiene disponible la Agencia Nacional de Tránsito, lo que hace un modelo en la realidad es adaptar a un esquema que se pueda cambiar variables para ver el impacto de un resultado final, en ese sentido se ha establecido un modelo matemático que permita analizar la sensibilidad de la tarifa en función de varios aspectos, el modelo va a dar resultados de acuerdo a los datos que se vayan incorporando en los primeros informes que se presentó a la Secretaría de Movilidad, supuestos sobre los cuales se fijó la tarifa, los taxistas utilizan gasolina súper y llantas importadas, y el tercero básicamente tiene que ver con el ingreso de cada unidad a lo largo de 12 horas, se tomó en consideración en la base del estudio, cuando se hizo la primera corrida se utilizó llantas nacionales, gasolina extra y una base de 620 dólares como ingreso de cada taxista, con todas esas suposiciones y los datos de campo recorridos nos arrojó la primera tarifa, misma que se entregó a la Secretaría de Movilidad, posteriormente hubo el tema de las salvaguardias que se incorporó a la sensibilidad de la tarifa, el impacto directo de lo que es llantas y taxímetro, en el resto de insumos no hay mayor impacto, si las salvaguardias suben un 15% no necesariamente el costo final será del 15%, aproximadamente será una subida no mayor al 5% esa consideración se la puso en el modelo, se presentó en el informe que se leyó el lunes 30 de marzo de 2015, de 1,45 y 1,75 dólares. Se propuso que la arrancada sea de 0.50 centavos de dólar, el costo por kilómetro de 0.30 centavos de dólar y el costo por minuto de espera

0,10 centavos de dólar, con la propuesta negociada había sido la discrepancia en 0.40 centavos el costo de operación, y no en el modelo que se realizó la corrida se demostró 0,30 centavos de dólar, por lo que se conversó con la Secretaría de Movilidad y se llegó a la conclusión que se puede cambiar en el tema de los ingresos de los señores taxistas, las encuestas al gremio indicaron que son 620 dólares, de acuerdo a la ley estaría establecido por las 12 horas de trabajo el salario mínimo es de 520 dólares para el taxi por el factor de mayoreo y legalmente debería ser aproximadamente de 1200 dólares la remuneración del mes, por el costo de operación, lo que hace el modelo es tratar de simular la realidad que tiene el sector del taxismo, el resultado matemático varía de acuerdo a los inputs.

Al respecto se emiten los siguientes comentarios:

**Concejal Ing. Carlos Páez:** Indica que tiene alguna duda respecto a la coherencia de las conclusiones que rezan en el informe complementario en donde señala que el impacto de las salvaguardias no puede ser mayor del 5 % y es parcial frente al valor numérico el incremento de las tarifas, la carrera pasa a \$ 1.45 eso es más del 10% , en la carrera nocturna el 4%, en la arrancada el 67%, en minuto de espera no hay impacto, no hay consistencia entre la conclusión, está en el informe que se entregó a los concejales.

**Ing. Fredi Paredes, consultor de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador:** Señala que se ha enviado informes parciales considerando supuestos, existe un modelo matemático en el cual está ingresado todas las formulas de la Agencia Nacional de Tránsito que están apoyados en datos de campo, sobre todo en el tema de kilómetro recorrido de taxis, de carreras cortas y largas, los datos de campo no han variado es en base a un seguimiento que realizó en una semana de trabajo en el día y noche, lo que se ha variado son otros factores que son supuestos que se tienen en primera instancia, lo único que va a afectar es las salvaguardias, es decir, las llantas y a los taxímetros, se hizo otra corrida tomando en cuenta las llantas importadas y nacionales que ocupan los taxistas, se hizo una nueva corrida y se obtuvo un nuevo valor.

**Concejal Ing. Carlos Páez:** Señala que del segundo informe presentado se ajustó el tema de las salvaguardias, además de los costos de combustible, según los taxistas ocupan extra y súper.

**Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad:** Indica que de los informes presentados se tiene una serie de debates internos en la consultoría, los datos de campo son reales y otros son supuestos, de acuerdo a varios análisis realizados a los taxistas.

**Concejal Lic. Eddy Sánchez:** Propone ajustar el texto en el informe presentado por el Secretario de Movilidad y el consultor, de acuerdo a la inquietud del Concejal Ing. Carlos

Páez se pone en consideración a los miembros de la comisión, se acogen a los informes y se mantiene la estructura tarifaria, aclara no habiendo una resolución y/o normativa de la Agencia Nacional de Tránsito, para poder desarrollar una estructura tarifaria específica para el taxismo ejecutivo, se está resolviendo trabajar con los ajustes lo más exactos posibles y acordados, una vez que la Agencia Nacional de Tránsito emita políticas en este sentido o una estructura tarifaria a nivel nacional obligara a legislar, solicita al presidente del taxismo ejecutivo se acojan a la realidad.

**Concejal Abg. Sergio Garnica:** Pone en consideración de la comisión que se haga un adendum aclaratorio a lo mencionado, para que se incluya de manera inmediata y no dilatar la toma de decisión, con eso estarían superadas las inquietudes.

**Concejal Lic. Eddy Sanchez:** Eleva a moción para que se tome a votación.

**Concejal Abg. Sergio Garnica:** Solicita a la comisión que ésta sesión sea transcrita textualmente de todas las intervenciones incluidas la de la comisión general, es importante tener para el archivo histórico de la comisión, además se ratifica también en el tema, de lo que mencionó en la sesión de Concejo del 5% no tiene que ver exclusivamente la motivación para el alza de la tarifa, si no absolutamente quede claro que puede que haya incidido en determinados elementos como las llantas y el taxímetro, pero no es definitivo, es una tarifa socialmente justa para los señores taxistas, y por lo que están apoyando para que salga adelante este esquema tarifario y de esa manera puedan estar tranquilos también los señores taxistas.

**Secretaria de Comisión:** Toma votación nominal la moción del Concejal Sergio Garnica.

**Concejales Miembros de la Comisión de Movilidad:**

Concejal	A favor	En contra	Ausente
Daniela Chacón	X		
Eduardo Del Pozo	X		
Sergio Garnica	X		
Patricio Ubidia			X
Eddy Sánchez	X		

**Concejal Prof. Luisa Maldonado:** Indica que el interés que tienen es de que se transparente justamente los informes, para ver específicamente cuáles son los elementos que impactan a la subida de tarifas, a continuación de haber tratado en primer debate la ordenanza de tarifas de taxis, comenta de la baja de sueldos, justamente por el tema de las salvaguardias, en el caso de los taxistas la ordenanza dice subir salarios lo cual es justo.

**Concejal Lic. Eddy Sánchez:** Sugiere al Secretario de Movilidad incluya un párrafo *"que 12 años se han ajustados los cinturones los taxistas en cuanto a las tarifas"*.

**Concejal Dra. Daniela Chacón:** Señala dos observaciones en términos de redacción de la ordenanza simplemente para acoger lo que solicito el señor Secretario de Movilidad al inicio del tema *"se clarifique que es a nivel urbano y que lo rural va hacer determinado después, previo un estudio específico que se va a realizar para el efecto, en todas aquellas partes que nos referimos al servicio de taxis convencional ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito hay que poner "urbano"*, de las aseveraciones respecto a la falta de transparencia, señala que el proceso es transparente, se contrató un estudio técnico, un ente imparcial que no está relacionado con el Municipio, ni con el sector del taxismo, a varios concejales se les invita a la comisión de Movilidad y no asisten, aclara que la primera sesión de movilidad se trato en primer debate, se clarificó específicamente que el alza no era por las salvaguardias, sino por una serie de parámetros que los señores taxistas habían pedido su revisión, las suposiciones no estaban de acuerdo con la realidad del gremio, es fundamental aclarar la falta de transparencia en la redacción del proyecto de ordenanza y que se haya omitido detallar específicamente los rubros, fueron los que se revisaron para hacer el ajuste del estudio técnico no quiere decir que bajo ningún concepto como comisión o como miembros de alianza suma vive, se dijo que las salvaguardias son las culpables de la subidas de tarifas, es un reconocimiento justo a la realidad, se revisó el estudio por las observaciones que se plantearon, se llegó a la tarifa técnica y transparente, que quede claro para la ciudadanía.

**Concejal Lic. Eddy Sánchez:** Propone incluir una disposición general, una inquietud generada desde el despacho de la concejala Karen Sánchez, señala *"disposición general cuarta en el plazo de 180 días contados a partir de la sanción de la presente ordenanza la Agencia Metropolitana de Control de Tránsito y Transporte Terrestre Seguridad Vial implementará la plataforma digital que permita a la ciudadanía reportar denuncias por incumplimiento de las condiciones del servicio a través de cualquier medio tecnológico y efectuar un seguimiento en línea de las mismas, esto va a facilitar el trabajo de los agentes"*, pone en consideración de la comisión.

**Secretaría de Comisión:** Toma votación nominal la moción de la Concejala Karen Sánchez.

**Concejales Miembros de la Comisión de Movilidad:**

Concejal	A favor	En contra	Ausente
Daniela Chacón	X		
Eduardo Del Pozo	X		
Sergio Garnica	X		
Patricio Ubidia			X
Eddy Sánchez	X		

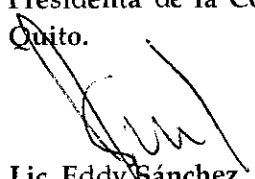
**Concejal Ing. Anabel Hermosa:** Manifiesta que el pedido de transparencia respecto a los porcentajes del incremento tarifario sea más detallado y técnico, además se ha trabajado en el tema del análisis tarifario, un modelo con variables incluyendo el porcentaje luego del informe recibido por la Universidad Católica se entiende que es técnico, además del conversatorio mantenido con los taxistas, tomando en cuenta la remuneración y las 12 horas de trabajo.

**Concejal Abg. Sergio Garnica:** Indica que el pedido de la concejala Anabel Hermosa de la transparencia del informe, se ha debatido en ese sentido y siendo justos con la ciudadanía frente a una serie de mentiras que se han venido dando, le apena mucho que al señor presidente de la República le llegue información equivocada, el lunes 30 de marzo de 2015 en un canal de televisión se ratifica que esto es producto de un acuerdo político en campaña electoral, solicita que con la misma transparencia conste dentro del Proyecto de Ordenanza en la parte considerativa una aclaratoria en ese sentido, basta de mentiras a la ciudadanía!.

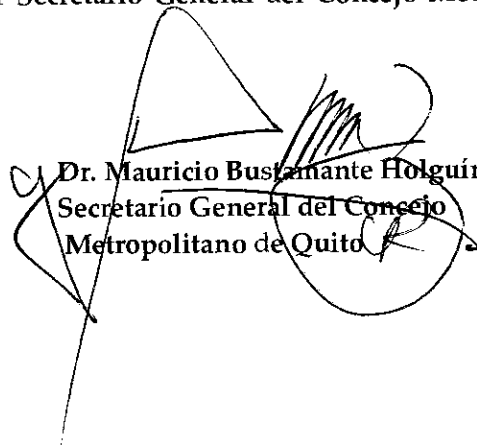
**Concejala Sra. Gissela Chala:** Señala con beneplácito la presencia del consultor y del Secretario de Movilidad, pero hubiera sido mejor en el primer debate para aclarar algunas dudas e inquietudes en cuanto a las salvaguardias en sesiones de Concejo, si quedó como enterver que era el motivo del incremento.

**Concejal Lic. Eddy Sánchez:** Manifiesta que para ser transparentes se contó con la presencia de todos los gremios; Secretaría de Movilidad como ente técnico; consultores y ciudadanía en general. Las observaciones realizadas se acogerán y propone que para sesión de Concejo en segundo debate, se cuenta con un dictamen favorable de la comisión en base al informe técnico, el señor Alcalde será quien defina hora y fecha.

Siendo las 17h20, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado, el señor Presidenta de la Comisión, y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.



Lic. Eddy Sánchez  
Presidente de la Comisión  
de Movilidad  
MH



Dr. Mauricio Bustamante Holguín  
Secretario General del Concejo  
Metropolitano de Quito



# ANEXO No. 1




ORDENANZA No. 0056

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Mediante Decreto Ejecutivo No. 3304, publicado en el Registro Oficial No. 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 y 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 No. 3304, promulgado en el Registro Oficial No. 840 de 12 de diciembre de 1995.

El 22 de enero de 2003, el entonces Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, mediante Resolución No. 001-DIR-2003-CNTTT, fijó las tarifas de transporte terrestre en sus distintas modalidades, cuyo valor a pagar por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi fue establecida conforme se detalla en su texto.

La Constitución de la República del Ecuador en el segundo inciso del artículo 314 establece que el Estado dispondrá que las tarifas de los servicios públicos sean equitativas, además en el artículo 394, señala que el Estado garantizará la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte, y por consiguiente el servicio público de transporte terrestre deberá responder a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. En virtud de esta normativa, se han determinado las políticas, atribuciones y competencias que los Municipios deben ir asumiendo, a fin de dar cumplimiento legal y operativo de este mandato dentro de la jurisdicción cantonal. Es así que en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización - COOTAD, señala entre otras, las competencias del gobierno autónomo descentralizado municipal, en el artículo 54, literal b), prevé como funciones 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"*, y, el artículo 55, literal f), *"Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción"*; 



## ORDENANZA No. 0056

también la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 3, determina que el Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público con tarifas justas, en concordancia con el artículo 30.5, literal h, que establece la capacidad de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales para *“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;”*

El desarrollo urbano de la ciudad de Quito se ha producido históricamente siguiendo principalmente el eje norte - sur, condicionado por las limitaciones topográficas de la ciudad que la han definido como una urbe alargada, de aproximadamente treinta y cinco kilómetros de largo y un promedio en su ancho de tres punto seis kilómetros. La mayor concentración del comercio, servicios públicos y privados, equipamientos distritales, así como la mayoría de los edificios administrativos e institucionales se sitúan al interior del denominado “hipercentro” (centro histórico más zona centro-norte), hacia el cual confluyen cerca del 60% de todos los viajes que se realizan en el Distrito Metropolitano de Quito.

La partición modal de los viajes motorizados determina que aproximadamente el 27% se realiza en vehículo particular y 73% de ellos se realiza en transporte público<sup>1</sup>, cuya demanda está servida, actualmente, por las líneas de autobuses convencionales y los corredores de transporte masivo tipo BRT. Por otra parte, el crecimiento del parque vehicular de Quito, que oscila entre el 8 y 10% anual, está creando serios problemas de congestión del tráfico, generando ingentes demoras en los desplazamientos de los ciudadanos. Dentro del 27% antes mencionado que ocupan el vehículo particular se encuentra el transporte comercial el cual comprende las modalidades de taxis, turismo, transporte escolar e institucional y carga liviana. El servicio de taxis está ofertado en todas sus modalidades por aproximadamente 305 operadoras con 13.136 vehículos legalizados por la Municipalidad.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Estudio de Movilidad de Quito (Metro Madrid 2011)

<sup>2</sup> Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, al 30 de octubre de 2014, reporte de operadoras en taxi del Distrito Metropolitano de Quito.



ORDENANZA No. 0056

Bajo estos antecedentes, los operadores del servicio de transporte terrestre comercial en taxi manifestaron un posible desequilibrio económico producto de la no revisión de las tarifas desde hace 11 años, acarreando un posible ciclo de detrimento del nivel de calidad del servicio en perjuicio directo de los usuarios del transporte terrestre.

La Municipalidad de Quito preocupada por garantizar la continuidad y el acceso a un servicio de transporte de calidad con tarifas socialmente justas, requirió establecer mecanismos de diálogo que permitan dimensionar el problema involucrando los puntos de vista de los operadores, de la Municipalidad y, principalmente, de la ciudadanía, con la finalidad de definir líneas de acción para mejorar el servicio de transporte comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito.

Entre los principales requerimientos de la ciudadanía planteados en las mesas de diálogo se encuentran: a) Dar un buen trato a los usuarios; b) Uso obligatorio del taxímetro; c) Respeto a las tarifas establecidas; d) No eludir las carreras solicitadas por los usuarios a sectores concurridos del hipercentro; f) Adecuado servicio por parte de las operadoras de taxi ejecutivo en el despacho de flota; y, g) Implementación de mecanismos para la atención de denuncias y quejas ciudadanas.

Por otro lado, la Municipalidad consideró necesario realizar un estudio tarifario de cálculo para los taxis, que permita regular en el Distrito Metropolitano de Quito una tarifa real del servicio de este tipo de transporte comercial, con el único propósito de brindar a la ciudadanía accesibilidad a servicios de calidad en condiciones justas y equitativas. La Secretaría de Movilidad, con fecha 17 de noviembre de 2014, suscribe con la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, el contrato de consultoría denominada "*Consultoría para el estudio tarifario de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito*", con la finalidad de contar con elementos suficientes para establecer una tarifa real en esta modalidad. Para contar con suficientes elementos de juicio, la Pontificia Universidad Católica del Ecuador efectuó el análisis del impacto económico que generan los distintos costos que componen el esquema tarifario en la operación diaria: la oferta de kilómetros, que considera el tipo de recorrido que realiza un taxi, ya sea de corta, intermedia o larga duración, y su distancia promedio recorrida por cada uno de estos viajes durante la jornada laboral; los costos operacionales, que son los rubros que incurren en la prestación del servicio; los costos fijos, como mano de obra, seguros, gastos de matriculación, títulos habilitantes, impuesto fiscal, gastos



## ORDENANZA No. 0056

administrativos y gastos operativos; los costos variables, como el combustible, rodamiento, mantenimiento; y, los costos de capital e inversión.

Adicionalmente, considerando que durante el análisis tarifario las condiciones socio económicas para el sector del taxismo fueron modificadas por la Resolución No. 011 - 2015, de 6 de marzo de 2015, expedida por el Comité de Comercio Exterior COMEX, por la cual se estableció una sobretasa arancelaria a productos importados cuyos efectos tienen incidencia directa en el costo de los insumos relacionados al mantenimiento de los vehículos que prestan el servicio, se contempló en el análisis dicha condición actual y vigente.

De los productos obtenidos y bajo la metodología establecida por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como órgano rector en la materia, se obtuvo una estructura tarifaria que contempla el costo por kilómetro, tarifa mínima, tarifa de arrancada y tarifa de espera, valores que se sustentan en fórmulas matemáticas y sobre los cuales se entablaron mesas de diálogo con el sector del taxismo, de tal forma que permita obtener una tarifa real sustentada en aspectos sociales y económicos de la realidad de la ciudad.

Es importante recalcar que la revisión tarifaria a favor del sector del taxismo del Distrito Metropolitano de Quito, no responde a acuerdos políticos por parte de ningún bloque que conforma el Concejo Metropolitano de Quito, pues únicamente se deriva de un análisis técnico de los valores que inciden en la fijación de la tarifa del servicio en referencia, el cual no ha sido modificado en 12 años.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito conforme la Constitución y la ley, tiene competencias en la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial dentro de la jurisdicción cantonal; de igual forma, las tarifas de transporte han sido atribuidas al Municipio de Quito mediante los Decretos Ejecutivos antes citados, tanto así que en la actualidad todas las facultades enunciadas se encuentran establecidas en la Constitución, COOTAD, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y demás leyes y reglamentos vigentes en esta materia; es decir, que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de sus órganos, ha venido ejecutando dichas competencias, cumpliendo así con el ordenamiento jurídico vigente.



ORDENANZA No. 0056

Es indispensable que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumpla con la normativa vigente establecida en la Constitución de la República (artículo 264, numeral 6), en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (artículos 30.4 y 30.5), en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD (artículo 84), en la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito (artículo 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.

Por tales consideraciones, le corresponde al Concejo Metropolitano de Quito, conocer y aprobar el siguiente proyecto de Ordenanza Metropolitana por la cual se establecerán acciones para el fortalecimiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte comercial en taxi y se fijarán las tarifas que por el mismo los usuarios deben cancelar en el 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.



ORDENANZA No. 0056

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los Informes Nos. IC-O-2015-055 e IC-O-2015-060, de 25 y 31 de marzo de 2015, respectivamente, expedidos por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO:

- Que**, el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante "Constitución"), en sus numerales 3 y 6, manifiesta que los gobiernos municipales tendrán, entre otras, las competencias exclusivas de "*Planificar, construir y mantener la viabilidad urbana;*", y "*Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal*";
- Que**, el artículo 266 de la Constitución establece que los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables, y en el ámbito de sus competencias y territorio y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales";
- Que**, el artículo 314 de la Constitución 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 (en adelante "COOTAD"), en su artículo 55 literales e) y f), 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*



ORDENANZA No. 0056

*materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones; (...)*”;

- Que**, el artículo 49 del Código de Trabajo dispone que la jornada nocturna de trabajo, es aquella que se realiza entre las 19h00 y las 06h00 del día siguiente, la misma que dará derecho a igual remuneración que la diurna, aumentada en un veinticinco por ciento;
- 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 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*





0056

ORDENANZA No.

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

**Que,** el literal 9 del artículo 390 del Código Orgánico Integral Penal prevé entre las contravenciones de tránsito de quinta clase, sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir a *"la o el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario";*

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



ORDENANZA No. 0056

*los GADs que hayan asumido las competencias, cumpliendo siempre con las regulaciones de carácter nacional emitidas por la ANT de acuerdo a este Reglamento y las normas INEN";*

**Que**, conforme el citado artículo el servicio de transporte comercial en taxi se clasifica en: convencional y ejecutivo;

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

**Que**, el artículo 1 de la Ordenanza Municipal No. 0047 del Distrito Metropolitano de Quito, sancionada el 15 de abril del 2011, establece: *"El Servicio de Taxi es el servicio de transporte terrestre comercial urbano de personas y sus equipajes (el "Usuario"), desde un lugar a otro, en vehículos habilitados administrativamente para este propósito (la "Calificación Auto-Taxi"), conducidos por personas autorizadas conforme al ordenamiento jurídico (el "Conductor"), en el ámbito territorial y condiciones previstos en este Título para cada clase y subclase";*

**Que**, el artículo 2 de la citada Ordenanza Municipal No. 0047, clasifica al servicio de transporte en taxi en: convencional y ejecutivo, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 3, que respecto al tipo convencional dispone: *"El Servicio de Taxi Convencional es el Servicio de Taxi que se presta al Usuario en las zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, cuando el vehículo es abordado en la vía pública, una estación autorizada por la Autoridad Administrativa Otorgante o, en general, sin que medie requerimiento por parte del Usuario a un Centro de Operaciones.",* cuyas subclases son: Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario; Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales; y, Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas;

**Que**, el primer inciso del artículo 4 de la citada Ordenanza, respecto al transporte comercial en taxi ejecutivo dispone: *"Es el servicio de taxi que se presta al usuario en las*



## ORDENANZA No. 0056

*zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, sin otra restricción territorial, cuando se lo hace en la modalidad de "puerta a puerta", siempre que medie un requerimiento del servicio efectuado por el usuario a través de un centro de operaciones";*

**Que**, el artículo 12 de la Ordenanza Municipal No. 0047, dispone: *"La prestación del Servicio de Taxi estará sujeta al precio privado en la tarifa determinada, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, mediante Resolución Administrativa, que obligará por igual tanto a las y los usuarios como a las Operadoras y sus Conductores o Conductoras";*

**Que**, el literal j) del numeral 1 del Anexo Único de la Ordenanza Municipal 0047, que contempla la Regla Técnica de Características y Condiciones de los vehículos destinados a la prestación del servicio de taxi, dispone: *"Los vehículos irán provistos de un aparato taxímetro que permita la exacta aplicación de las tarifas vigentes en cada momento, situado en la parte delantera derecha del interior del vehículo, de forma que en todo momento resulte completamente visible para el viajero la lectura de la tarifa y precio de la carrera, para lo cual deberá estar iluminado desde la puesta a la salida del sol";*

**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 de 22 de septiembre de 2014, Aclaratoria de la Resolución No. 006-CNC-2012, dispone en



ORDENANZA No. 0056

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 No. 001-DIR-2003-CNTHH, 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, por la cual se fijaron, entre otros, los valores a pagar por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi por concepto de arrancada, kilómetro recorrido, minutos de espera y carrera mínima;

**Que**, mediante Resolución No. 073-DIR-2014-ANT, de 27 de junio de 2014, el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, emite la metodología para la fijación de tarifas del taxi convencional, metodología que fue reformada a través de Resolución 107-DIR-2014-ANT, el 02 de septiembre de 2014;

**Que**, la Disposición segunda de la Reforma a la Resolución citada, reemplaza el artículo 5 por el siguiente texto: *"Conforme las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hayan asumido la competencia, tendrán la facultad de regular la fijación de tarifas por los servicios de transporte terrestre comercial en taxi convencional dentro de su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, para lo cual podrán tomar como referencia la metodología dispuesta en los artículos precedentes y el análisis técnico contenido*



ORDENANZA No. 0056

*en el estudio que motivó la presente Resolución y que pasa a formar parte habilitante de éste instrumento (Anexo I)";*

**Que**, el 22 de abril de 2013 mediante la Resolución No. A 0006 el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, expidió la resolución administrativa de creación de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial - AMT, dotada de plena autonomía administrativa, financiera y funcional, que ejerce las potestades de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, así como el tránsito y la seguridad vial del Distrito y demás facultades contempladas en la referida resolución;

**Que**, la Disposición General Primera de la Sucesión Jurídica contemplada en la Resolución A 0006 señalada determina que *"La Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito asumirá las competencias, atribuciones y facultades que hubiesen sido asignadas a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas en materia de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y que consten previstas en el ordenamiento jurídico metropolitano"*;

**Que**, los representantes del gremio de taxistas requirieron a la Municipalidad la revisión de la tarifas y está preocupada por garantizar la continuidad y el acceso a un servicio de calidad, requiero establecer mecanismos de diálogo involucrando a los gestores de la prestación del servicio de transporte terrestre comercial de taxis, la municipalidad y la ciudadanía;

**Que**, entre los principales requerimientos de la ciudadanía planteados en las mesas de diálogo se encuentran: a) Dar un buen trato a los usuarios; b) Uso obligatorio del taxímetro; c) Respeto a las tarifas establecidas; d) No eludir las carreras solicitadas por los usuarios a sectores concurridos del hipercentro; f) Adecuado servicio por parte de las operadoras de taxi ejecutivo en el despacho de flota; g) Implementación de mecanismos para la atención de denuncias y quejas ciudadanas;

**Que**, la Municipalidad consideró necesario realizar un estudio tarifario de cálculo para los taxis, que permita regular en el Distrito Metropolitano de Quito una tarifa real del servicio de este tipo de transporte comercial. La Secretaría de Movilidad, con fecha



ORDENANZA No. 0056

17 de noviembre del 2014 suscribe con la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, el contrato de consultoría denominada "*Consultoría para el estudio tarifario de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito*", con la finalidad de contar con elementos suficientes para establecer una tarifa real en esta modalidad;

**Que**, de los productos obtenidos y bajo la metodología establecida por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como órgano rector en la materia, se obtuvo una estructura tarifaria que contempla el costo por kilómetro, tarifa mínima, tarifa de arrancada y tarifa de espera, valores que se sustentan en fórmulas matemáticas, de tal forma que permita obtener una tarifa real sustentada en aspectos sociales y económicos de la realidad de la ciudad;

**Que**, es necesario que en uso de las atribuciones legales y reglamentarias otorgadas al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en materia de transporte terrestre, se regule y fije la tarifa que por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo, de las parroquias del Distrito Metropolitano, las personas deben cancelar para acceder a un adecuado nivel de servicio, tarifas que no han sido revisadas ni modificadas en 12 años desde su fijación en el año 2003; y,

**Que**, el contenido de la presente Ordenanza no responde a acuerdos políticos por parte de ningún bloque que conforma el Concejo Metropolitano de Quito, pues únicamente se deriva de un análisis técnico de los valores que inciden en la fijación de la tarifa del servicio en referencia, la cual no ha sido modificada en 12 años.

**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), y, artículo 87, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.**

**EXPIDE LA SIGUIENTE:**

**ORDENANZA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA CALIDAD Y FIJACIÓN DE LA  
TARIFA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE  
COMERCIAL EN TAXI DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**



ORDENANZA No. 0056

**Artículo 1.- Objeto:** El objeto de la presente Ordenanza es determinar los mecanismos para fortalecer la calidad y fijar las tarifas que los usuarios pagarán por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito.

**Artículo 2.- Ámbito:** Se sujetarán a las disposiciones de la presente Ordenanza los usuarios del servicio y las Operadoras autorizadas, con sus Conductores o Conductoras, para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito.

La sujeción a la presente Ordenanza por parte de las Operadoras autorizadas para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi convencional, comprende las siguientes subclases:

- a) Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario;
- b) Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales; y,
- c) Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas.

**Artículo 3.- Competencia:** Es competencia de la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, fijar la tarifa de transporte comercial en taxi y establecer los mecanismos operativos que considere necesarios para el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente.

**Artículo 4.- Definiciones:** Para efectos de aplicación de la presente Ordenanza se observarán las siguientes definiciones:

1. **Arrancada:** Cálculo monetario como resultado del tiempo que la unidad de taxi transita sin pasajeros. Es el primer rubro que se incorpora al valor de la tarifa, ya que es generado cuando inicia el servicio sin surgir variación alguna por la distancia recorrida entre el lugar de partida y el destino final.
2. **Carrera:** Traslado de pasajeros en una unidad de taxi debidamente autorizada, de un punto a otro, pudiendo ser la misma corta, intermedia o larga.



ORDENANZA No. 0056

3. **Carrera mínima:** Valor monetario mínimo que el usuario de este medio de transporte debe pagar por trasladarse de un punto a otro.
4. **Costo por kilómetro recorrido:** Valor monetario que representa cada kilómetro que recorre el vehículo durante la prestación del servicio, considerando todos los costos fijos, variables y de capital calculados.
5. **Costo minuto de espera:** Valoración monetaria del tiempo que la unidad de taxi se detiene durante la prestación de servicio, sin que finalice la carrera o llegue al destino final.
6. **Taxímetro:** Instrumento de medición y control instalado en los vehículos de servicio de transporte, que progresivamente suman e indican en todo instante el valor que debe pagar el usuario considerando las variables de distancia recorrida y tiempo de funcionamiento del servicio.

**Artículo 5.- Del fortalecimiento de la calidad:** Para el mejoramiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito, las Operadoras autorizadas, con sus conductores, conductoras y personal administrativo, estarán obligados a observar las siguientes disposiciones, sin perjuicio de las previstas en la Ordenanza Municipal No. 0047, sancionada el 15 de abril del 2011:

- a) Garantizar la prestación del servicio los 365 días del año y las 24 horas del día, a fin de precautelar la movilidad de la ciudadanía;
- b) Garantizar un adecuado trato a los usuarios, a través de un comportamiento correcto y cortés en todo momento, por parte de los conductores, conductoras y personal administrativo perteneciente a la Operadora;
- c) Mantener un proceso de selección, contratación, evaluación, control y capacitación de sus conductores, conductoras y personal administrativo, así como, establecer programas de mantenimiento y renovación de su flota vehicular;





ORDENANZA No. 0056

- d) Respetar las tarifas establecidas en los horarios definidos, a través del uso obligatorio del taxímetro;
- e) Cumplir con las carreras solicitadas por los usuarios a sectores concurridos del hipercentro, zonas rurales o periféricas, conforme lo autorizado en los permisos de operación otorgados;
- f) Garantizar un adecuado despacho en la flota perteneciente a las operadoras de transporte comercial en taxi ejecutivo, con la infraestructura física, tecnológica y de comunicación necesaria, en la que deberán aceptar centralmente los pedidos de las y los usuarios del servicio de taxi;
- g) Implementar mecanismos para la atención de quejas ciudadanas, en las que se proporcionará información clara y oportuna sobre las condiciones de servicio a favor de los usuarios; y,
- h) Capacitar a los conductores, conductoras y personal administrativo en temas turísticos, sus políticas y lineamientos, de tal forma que se brinde un trato cordial al turista y se proporcione información sobre los lugares de interés turístico de la ciudad, alojamiento, alimentación y centros de esparcimiento.

**Artículo 6.- Fijación de tarifa:** Para el cobro de la tarifa por parte de las operadoras debidamente autorizadas para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo del Distrito Metropolitano de Quito, los vehículos destinados a su servicio estarán provistos de un taxímetro que permita la exacta aplicación de los siguientes valores que forman parte de la estructura tarifaria:

CONCEPTO	TARIFA DIURNA	TARIFA NOCTURNA
Costo de Arranque	USD. 0,50 (cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América)	USD. 0,50 (cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América)
Costo por kilómetro recorrido	USD. 0,40 (cuarenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América)	USD. 0,40 (cuarenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América)



ORDENANZA No. 0056

	Unidos de América)	de América)
<b>Costo por minuto de espera</b>	USD. 0,10 (diez centavos de dólar de los Estados Unidos de América)	USD. 0,10 (diez centavos de dólar de los Estados Unidos de América)
<b>Carrera mínima*</b>	USD. 1,45 (un dólar cuarenta y cinco centavos de los Estados Unidos de América)	USD. 1,75 (un dólar setenta y cinco centavos de los Estados Unidos de América)

\*El valor de la carrera mínima se ha definido considerando la distancia promedio recorrida en dos punto cinco kilómetros.

Los valores fijados en el presente artículo 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, autorizadas a la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito.

**Artículo 7.-** Para efectos de aplicación de las tarifas fijadas en los artículos precedentes, las Operadoras autorizadas para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo, darán observancia a las siguientes disposiciones:

1. Las tarifas previstas en el artículo 6 de la presente Ordenanza, serán aplicables de lunes a domingo respetando la jornada diurna y nocturna; y, en días festivos y/o feriados, debidamente establecidos por la Autoridad competente, se aplicarán los valores fijados para la tarifa nocturna;
2. La jornada nocturna se entenderá por tal aquella que se realiza entre las 19h00 y las 06h00 del día siguiente, conforme las disposiciones contenidas en el Código de Trabajo vigente;
3. El uso del taxímetro para el cobro de las tarifas respectivas es obligatorio durante todo el recorrido y tiempo que fueren utilizados por los pasajeros, el equipo deberá contar de tecnología homologada y certificada, situado en la parte delantera



ORDENANZA No. 0056

derecha del interior del vehículo, de forma que en todo momento resulte completamente visible para el viajero la lectura de la tarifa y precio de la carrera; y,

4. Se otorgará información clara, veraz y oportuna a los usuarios del transporte sobre la fijación y el cobro de las tarifas aquí dispuestas, para lo cual se colocarán de manera visible al usuario, en todas las unidades de transporte terrestre comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito, el detalle de las tarifas aprobadas mediante la presente Ordenanza.

**Artículo 8.-** Para la ejecución de la presente Ordenanza, encárguese a la Agencia Metropolitana de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial el control y fiscalización del transporte terrestre comercial en taxi convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

**Disposiciones Generales.-**

**Primera.-** Encárguese a la Agencia Metropolitana de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial la implementación de una línea telefónica para atención ciudadana, misma que funcionará las 24 horas del día y los 365 días del año, a través de la cual se receptorán las quejas y denuncias presentadas por los usuarios en la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi convencional y ejecutivo, para la toma efectiva de acciones que permitan fortalecer la calidad del servicio.

Dispóngase a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial la implementación, difusión y promoción de la línea telefónica para atención ciudadana durante el plazo de 30 días, contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, a través de los medios de comunicación municipal y la plataforma digital del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

**Segunda.-** Las operadores del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, deberán presentar el plan anual de mejoras y/o equipamiento tecnológico a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, hasta el 31 de enero de cada año.



ORDENANZA No. 0056

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Mediante Decreto Ejecutivo No. 3304, publicado en el Registro Oficial No. 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 y 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 No. 3304, promulgado en el Registro Oficial No. 840 de 12 de diciembre de 1995.

El 22 de enero de 2003, el entonces Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, mediante Resolución No. 001-DIR-2003-CNITT, fijó las tarifas de transporte terrestre en sus distintas modalidades, cuyo valor a pagar por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi fue establecida conforme se detalla en su texto.

La Constitución de la República del Ecuador en el segundo inciso del artículo 314 establece que el Estado dispondrá que las tarifas de los servicios públicos sean equitativas, además en el artículo 394, señala que el Estado garantizará la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte, y por consiguiente el servicio público de transporte terrestre deberá responder a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. En virtud de esta normativa, se han determinado las políticas, atribuciones y competencias que los Municipios deben ir asumiendo, a fin de dar cumplimiento legal y operativo de este mandato dentro de la jurisdicción cantonal. Es así que en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización - COOTAD, señala entre otras, las competencias del gobierno autónomo descentralizado municipal, en el artículo 54, literal b), prevé como funciones 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"*, y, el artículo 55, literal f), *"Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción"*;



## ORDENANZA No. 0056

también la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 3, determina que el Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público con tarifas justas, en concordancia con el artículo 30.5, literal h, que establece la capacidad de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales para *“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;”*

El desarrollo urbano de la ciudad de Quito se ha producido históricamente siguiendo principalmente el eje norte - sur, condicionado por las limitaciones topográficas de la ciudad que la han definido como una urbe alargada, de aproximadamente treinta y cinco kilómetros de largo y un promedio en su ancho de tres punto seis kilómetros. La mayor concentración del comercio, servicios públicos y privados, equipamientos distritales, así como la mayoría de los edificios administrativos e institucionales se sitúan al interior del denominado “hipercentro” (centro histórico más zona centro-norte), hacia el cual confluyen cerca del 60% de todos los viajes que se realizan en el Distrito Metropolitano de Quito.

La partición modal de los viajes motorizados determina que aproximadamente el 27% se realiza en vehículo particular y 73% de ellos se realiza en transporte público<sup>1</sup>, cuya demanda está servida, actualmente, por las líneas de autobuses convencionales y los corredores de transporte masivo tipo BRT. Por otra parte, el crecimiento del parque vehicular de Quito, que oscila entre el 8 y 10% anual, está creando serios problemas de congestiónamiento del tráfico, generando ingentes demoras en los desplazamientos de los ciudadanos. Dentro del 27% antes mencionado que ocupan el vehículo particular se encuentra el transporte comercial el cual comprende las modalidades de taxis, turismo, transporte escolar e institucional y carga liviana. El servicio de taxis está ofertado en todas sus modalidades por aproximadamente 305 operadoras con 13.136 vehículos legalizados por la Municipalidad.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Estudio de Movilidad de Quito (Metro Madrid 2011)

<sup>2</sup> Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, al 30 de octubre de 2014, reporte de operadoras en taxi del Distrito Metropolitano de Quito.



ORDENANZA No. 0056

Bajo estos antecedentes, los operadores del servicio de transporte terrestre comercial en taxi manifestaron un posible desequilibrio económico producto de la no revisión de las tarifas desde hace 11 años, acarreando un posible ciclo de detrimento del nivel de calidad del servicio en perjuicio directo de los usuarios del transporte terrestre.

La Municipalidad de Quito preocupada por garantizar la continuidad y el acceso a un servicio de transporte de calidad con tarifas socialmente justas, requirió establecer mecanismos de diálogo que permitan dimensionar el problema involucrando los puntos de vista de los operadores, de la Municipalidad y, principalmente, de la ciudadanía, con la finalidad de definir líneas de acción para mejorar el servicio de transporte comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito.

Entre los principales requerimientos de la ciudadanía planteados en las mesas de diálogo se encuentran: a) Dar un buen trato a los usuarios; b) Uso obligatorio del taxímetro; c) Respeto a las tarifas establecidas; d) No eludir las carreras solicitadas por los usuarios a sectores concurridos del hipercentro; f) Adecuado servicio por parte de las operadoras de taxi ejecutivo en el despacho de flota; y, g) Implementación de mecanismos para la atención de denuncias y quejas ciudadanas.

Por otro lado, la Municipalidad consideró necesario realizar un estudio tarifario de cálculo para los taxis, que permita regular en el Distrito Metropolitano de Quito una tarifa real del servicio de este tipo de transporte comercial, con el único propósito de brindar a la ciudadanía accesibilidad a servicios de calidad en condiciones justas y equitativas. La Secretaría de Movilidad, con fecha 17 de noviembre de 2014, suscribe con la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, el contrato de consultoría denominada "*Consultoría para el estudio tarifario de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito*", con la finalidad de contar con elementos suficientes para establecer una tarifa real en esta modalidad. Para contar con suficientes elementos de juicio, la Pontificia Universidad Católica del Ecuador efectuó el análisis del impacto económico que generan los distintos costos que componen el esquema tarifario en la operación diaria: la oferta de kilómetros, que considera el tipo de recorrido que realiza un taxi, ya sea de corta, intermedia o larga duración, y su distancia promedio recorrida por cada uno de estos viajes durante la jornada laboral; los costos operacionales, que son los rubros que incurren en la prestación del servicio; los costos fijos, como mano de obra, seguros, gastos de matriculación, títulos habilitantes, impuesto fiscal, gastos



## ORDENANZA No. 0056

administrativos y gastos operativos; los costos variables, como el combustible, rodamiento, mantenimiento; y, los costos de capital e inversión.

Adicionalmente, considerando que durante el análisis tarifario las condiciones socio económicas para el sector del taxismo fueron modificadas por la Resolución No. 011 – 2015, de 6 de marzo de 2015, expedida por el Comité de Comercio Exterior COMEX, por la cual se estableció una sobretasa arancelaria a productos importados cuyos efectos tienen incidencia directa en el costo de los insumos relacionados al mantenimiento de los vehículos que prestan el servicio, se contempló en el análisis dicha condición actual y vigente.

De los productos obtenidos y bajo la metodología establecida por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como órgano rector en la materia, se obtuvo una estructura tarifaria que contempla el costo por kilómetro, tarifa mínima, tarifa de arrancada y tarifa de espera, valores que se sustentan en fórmulas matemáticas y sobre los cuales se entablaron mesas de diálogo con el sector del taxismo, de tal forma que permita obtener una tarifa real sustentada en aspectos sociales y económicos de la realidad de la ciudad.

Es importante recalcar que la revisión tarifaria a favor del sector del taxismo del Distrito Metropolitano de Quito, no responde a acuerdos políticos por parte de ningún bloque que conforma el Concejo Metropolitano de Quito, pues únicamente se deriva de un análisis técnico de los valores que inciden en la fijación de la tarifa del servicio en referencia, el cual no ha sido modificado en 12 años.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito conforme la Constitución y la ley, tiene competencias en la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial dentro de la jurisdicción cantonal; de igual forma, las tarifas de transporte han sido atribuidas al Municipio de Quito mediante los Decretos Ejecutivos antes citados, tanto así que en la actualidad todas las facultades enunciadas se encuentran establecidas en la Constitución, COOTAD, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y demás leyes y reglamentos vigentes en esta materia; es decir, que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de sus órganos, ha venido ejecutando dichas competencias, cumpliendo así con el ordenamiento jurídico vigente.



ORDENANZA No. 0056

Es indispensable que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumpla con la normativa vigente establecida en la Constitución de la República (artículo 264, numeral 6), en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (artículos 30.4 y 30.5), en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD (artículo 84), en la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito (artículo 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.

Por tales consideraciones, le corresponde al Concejo Metropolitano de Quito, conocer y aprobar el siguiente proyecto de Ordenanza Metropolitana por la cual se establecerán acciones para el fortalecimiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte comercial en taxi y se fijarán las tarifas que por el mismo los usuarios deben cancelar en el 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.





ORDENANZA No. 0056

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los Informes Nos. IC-O-2015-055 e IC-O-2015-060, de 25 y 31 de marzo de 2015, respectivamente, expedidos por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO:

- Que**, el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante "Constitución"), en sus numerales 3 y 6, manifiesta que los gobiernos municipales tendrán, entre otras, las competencias exclusivas de "*Planificar, construir y mantener la viabilidad urbana;*", y "*Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal*";
- Que**, el artículo 266 de la Constitución establece que los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables, y en el ámbito de sus competencias y territorio y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales";
- Que**, el artículo 314 de la Constitución 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 (en adelante "COOTAD"), en su artículo 55 literales e) y f), 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*



ORDENANZA No. 0056

*materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones; (...)"*;

- Que**, el artículo 49 del Código de Trabajo dispone que la jornada nocturna de trabajo, es aquella que se realiza entre las 19h00 y las 06h00 del día siguiente, la misma que dará derecho a igual remuneración que la diurna, aumentada en un veinticinco por ciento;
- 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 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*



0056

ORDENANZA No.

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

**Que,** el literal 9 del artículo 390 del Código Orgánico Integral Penal prevé entre las contravenciones de tránsito de quinta clase, sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir a *"la o el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario";*

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



ORDENANZA No. 0056

*los GADs que hayan asumido las competencias, cumpliendo siempre con las regulaciones de carácter nacional emitidas por la ANT de acuerdo a este Reglamento y las normas INEN”;*

**Que**, conforme el citado artículo el servicio de transporte comercial en taxi se clasifica en: convencional y ejecutivo;

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

**Que**, el artículo 1 de la Ordenanza Municipal No. 0047 del Distrito Metropolitano de Quito, sancionada el 15 de abril del 2011, establece: *“El Servicio de Taxi es el servicio de transporte terrestre comercial urbano de personas y sus equipajes (el “Usuario”), desde un lugar a otro, en vehículos habilitados administrativamente para este propósito (la “Calificación Auto-Taxi”), conducidos por personas autorizadas conforme al ordenamiento jurídico (el “Conductor”), en el ámbito territorial y condiciones previstos en este Título para cada clase y subclase”;*

**Que**, el artículo 2 de la citada Ordenanza Municipal No. 0047, clasifica al servicio de transporte en taxi en: convencional y ejecutivo, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 3, que respecto al tipo convencional dispone: *“El Servicio de Taxi Convencional es el Servicio de Taxi que se presta al Usuario en las zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, cuando el vehículo es abordado en la vía pública, una estación autorizada por la Autoridad Administrativa Otorgante o, en general, sin que medie requerimiento por parte del Usuario a un Centro de Operaciones.”*, cuyas subclases son: Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario; Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales; y, Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas;

**Que**, el primer inciso del artículo 4 de la citada Ordenanza, respecto al transporte comercial en taxi ejecutivo dispone: *“Es el servicio de taxi que se presta al usuario en las*



## ORDENANZA No. 0056

*zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, sin otra restricción territorial, cuando se lo hace en la modalidad de "puerta a puerta", siempre que medie un requerimiento del servicio efectuado por el usuario a través de un centro de operaciones";*

**Que**, el artículo 12 de la Ordenanza Municipal No. 0047, dispone: *"La prestación del Servicio de Taxi estará sujeta al precio privado en la tarifa determinada, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, mediante Resolución Administrativa, que obligará por igual tanto a las y los usuarios como a las Operadoras y sus Conductores o Conductoras";*

**Que**, el literal j) del numeral 1 del Anexo Único de la Ordenanza Municipal 0047, que contempla la Regla Técnica de Características y Condiciones de los vehículos destinados a la prestación del servicio de taxi, dispone: *"Los vehículos irán provistos de un aparato taxímetro que permita la exacta aplicación de las tarifas vigentes en cada momento, situado en la parte delantera derecha del interior del vehículo, de forma que en todo momento resulte completamente visible para el viajero la lectura de la tarifa y precio de la carrera, para lo cual deberá estar iluminado desde la puesta a la salida del sol";*

**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 de 22 de septiembre de 2014, Aclaratoria de la Resolución No. 006-CNC-2012, dispone en



ORDENANZA No. 0056

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 No. 001-DIR-2003-CNTHH, 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, por la cual se fijaron, entre otros, los valores a pagar por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi por concepto de arrancada, kilómetro recorrido, minutos de espera y carrera mínima;

**Que**, mediante Resolución No. 073-DIR-2014-ANT, de 27 de junio de 2014, el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, emite la metodología para la fijación de tarifas del taxi convencional, metodología que fue reformada a través de Resolución 107-DIR-2014-ANT, el 02 de septiembre de 2014;

**Que**, la Disposición segunda de la Reforma a la Resolución citada, reemplaza el artículo 5 por el siguiente texto: *"Conforme las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hayan asumido la competencia, tendrán la facultad de regular la fijación de tarifas por los servicios de transporte terrestre comercial en taxi convencional dentro de su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, para lo cual podrán tomar como referencia la metodología dispuesta en los artículos precedentes y el análisis técnico contenido*



ORDENANZA No. 0056

*en el estudio que motivó la presente Resolución y que pasa a formar parte habilitante de éste instrumento (Anexo I)";*

**Que**, el 22 de abril de 2013 mediante la Resolución No. A 0006 el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, expidió la resolución administrativa de creación de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial - AMT, dotada de plena autonomía administrativa, financiera y funcional, que ejerce las potestades de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, así como el tránsito y la seguridad vial del Distrito y demás facultades contempladas en la referida resolución;

**Que**, la Disposición General Primera de la Sucesión Jurídica contemplada en la Resolución A 0006 señalada determina que *"La Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito asumirá las competencias, atribuciones y facultades que hubiesen sido asignadas a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas en materia de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y que consten previstas en el ordenamiento jurídico metropolitano"*;

**Que**, los representantes del gremio de taxistas requirieron a la Municipalidad la revisión de la tarifas y está preocupada por garantizar la continuidad y el acceso a un servicio de calidad, requiero establecer mecanismos de diálogo involucrando a los gestores de la prestación del servicio de transporte terrestre comercial de taxis, la municipalidad y la ciudadanía;

**Que**, entre los principales requerimientos de la ciudadanía planteados en las mesas de diálogo se encuentran: a) Dar un buen trato a los usuarios; b) Uso obligatorio del taxímetro; c) Respeto a las tarifas establecidas; d) No eludir las carreras solicitadas por los usuarios a sectores concurridos del hipercentro; f) Adecuado servicio por parte de las operadoras de taxi ejecutivo en el despacho de flota; g) Implementación de mecanismos para la atención de denuncias y quejas ciudadanas;

**Que**, la Municipalidad consideró necesario realizar un estudio tarifario de cálculo para los taxis, que permita regular en el Distrito Metropolitano de Quito una tarifa real del servicio de este tipo de transporte comercial. La Secretaría de Movilidad, con fecha



ORDENANZA No. 0056

17 de noviembre del 2014 suscribe con la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, el contrato de consultoría denominada "*Consultoría para el estudio tarifario de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito*", con la finalidad de contar con elementos suficientes para establecer una tarifa real en esta modalidad;

**Que**, de los productos obtenidos y bajo la metodología establecida por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como órgano rector en la materia, se obtuvo una estructura tarifaria que contempla el costo por kilómetro, tarifa mínima, tarifa de arrancada y tarifa de espera, valores que se sustentan en fórmulas matemáticas, de tal forma que permita obtener una tarifa real sustentada en aspectos sociales y económicos de la realidad de la ciudad;

**Que**, es necesario que en uso de las atribuciones legales y reglamentarias otorgadas al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en materia de transporte terrestre, se regule y fije la tarifa que por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo, de las parroquias del Distrito Metropolitano, las personas deben cancelar para acceder a un adecuado nivel de servicio, tarifas que no han sido revisadas ni modificadas en 12 años desde su fijación en el año 2003; y,

**Que**, el contenido de la presente Ordenanza no responde a acuerdos políticos por parte de ningún bloque que conforma el Concejo Metropolitano de Quito, pues únicamente se deriva de un análisis técnico de los valores que inciden en la fijación de la tarifa del servicio en referencia, la cual no ha sido modificada en 12 años.

**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), y, artículo 87, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.**

**EXPIDE LA SIGUIENTE:**

**ORDENANZA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA CALIDAD Y FIJACIÓN DE LA TARIFA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL EN TAXI DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**





ORDENANZA No. 0056

**Artículo 1.- Objeto:** El objeto de la presente Ordenanza es determinar los mecanismos para fortalecer la calidad y fijar las tarifas que los usuarios pagarán por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito.

**Artículo 2.- Ámbito:** Se sujetarán a las disposiciones de la presente Ordenanza los usuarios del servicio y las Operadoras autorizadas, con sus Conductores o Conductoras, para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito.

La sujeción a la presente Ordenanza por parte de las Operadoras autorizadas para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi convencional, comprende las siguientes subclases:

- a) Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario;
- b) Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales; y,
- c) Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas.

**Artículo 3.- Competencia:** Es competencia de la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, fijar la tarifa de transporte comercial en taxi y establecer los mecanismos operativos que considere necesarios para el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente.

**Artículo 4.- Definiciones:** Para efectos de aplicación de la presente Ordenanza se observarán las siguientes definiciones:

1. **Arrancada:** Cálculo monetario como resultado del tiempo que la unidad de taxi transita sin pasajeros. Es el primer rubro que se incorpora al valor de la tarifa, ya que es generado cuando inicia el servicio sin surgir variación alguna por la distancia recorrida entre el lugar de partida y el destino final.
2. **Carrera:** Traslado de pasajeros en una unidad de taxi debidamente autorizada, de un punto a otro, pudiendo ser la misma corta, intermedia o larga.



ORDENANZA No. 0056

3. **Carrera mínima:** Valor monetario mínimo que el usuario de este medio de transporte debe pagar por trasladarse de un punto a otro.
4. **Costo por kilómetro recorrido:** Valor monetario que representa cada kilómetro que recorre el vehículo durante la prestación del servicio, considerando todos los costos fijos, variables y de capital calculados.
5. **Costo minuto de espera:** Valoración monetaria del tiempo que la unidad de taxi se detiene durante la prestación de servicio, sin que finalice la carrera o llegue al destino final.
6. **Taxímetro:** Instrumento de medición y control instalado en los vehículos de servicio de transporte, que progresivamente suman e indican en todo instante el valor que debe pagar el usuario considerando las variables de distancia recorrida y tiempo de funcionamiento del servicio.

**Artículo 5.- Del fortalecimiento de la calidad:** Para el mejoramiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito, las Operadoras autorizadas, con sus conductores, conductoras y personal administrativo, estarán obligados a observar las siguientes disposiciones, sin perjuicio de las previstas en la Ordenanza Municipal No. 0047, sancionada el 15 de abril del 2011:

- a) Garantizar la prestación del servicio los 365 días del año y las 24 horas del día, a fin de precautelar la movilidad de la ciudadanía;
- b) Garantizar un adecuado trato a los usuarios, a través de un comportamiento correcto y cortés en todo momento, por parte de los conductores, conductoras y personal administrativo perteneciente a la Operadora;
- c) Mantener un proceso de selección, contratación, evaluación, control y capacitación de sus conductores, conductoras y personal administrativo, así como, establecer programas de mantenimiento y renovación de su flota vehicular;



ORDENANZA No. 0056

- d) Respetar las tarifas establecidas en los horarios definidos, a través del uso obligatorio del taxímetro;
- e) Cumplir con las carreras solicitadas por los usuarios a sectores concurridos del hipercentro, zonas rurales o periféricas, conforme lo autorizado en los permisos de operación otorgados;
- f) Garantizar un adecuado despacho en la flota perteneciente a las operadoras de transporte comercial en taxi ejecutivo, con la infraestructura física, tecnológica y de comunicación necesaria, en la que deberán receptor centralmente los pedidos de las y los usuarios del servicio de taxi;
- g) Implementar mecanismos para la atención de quejas ciudadanas, en las que se proporcionará información clara y oportuna sobre las condiciones de servicio a favor de los usuarios; y,
- h) Capacitar a los conductores, conductoras y personal administrativo en temas turísticos, sus políticas y lineamientos, de tal forma que se brinde un trato cordial al turista y se proporcione información sobre los lugares de interés turístico de la ciudad, alojamiento, alimentación y centros de esparcimiento.

**Artículo 6.- Fijación de tarifa:** Para el cobro de la tarifa por parte de las operadoras debidamente autorizadas para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo del Distrito Metropolitano de Quito, los vehículos destinados a su servicio estarán provistos de un taxímetro que permita la exacta aplicación de los siguientes valores que forman parte de la estructura tarifaria:

CONCEPTO	TARIFA DIURNA	TARIFA NOCTURNA
Costo de Arranque	USD. 0,50 (cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América)	USD. 0,50 (cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América)
Costo por kilómetro recorrido	USD. 0,40 (cuarenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América)	USD. 0,40 (cuarenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América)



ORDENANZA No. 0056

	Unidos de América)	de América)
<b>Costo por minuto de espera</b>	USD. 0,10 (diez centavos de dólar de los Estados Unidos de América)	USD. 0,10 (diez centavos de dólar de los Estados Unidos de América)
<b>Carrera mínima*</b>	USD. 1,45 (un dólar cuarenta y cinco centavos de los Estados Unidos de América)	USD. 1,75 (un dólar setenta y cinco centavos de los Estados Unidos de América)

\*El valor de la carrera mínima se ha definido considerando la distancia promedio recorrida en dos punto cinco kilómetros.

Los valores fijados en el presente artículo 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, autorizadas a la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito.

**Artículo 7.-** Para efectos de aplicación de las tarifas fijadas en los artículos precedentes, las Operadoras autorizadas para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo, darán observancia a las siguientes disposiciones:

1. Las tarifas previstas en el artículo 6 de la presente Ordenanza, serán aplicables de lunes a domingo respetando la jornada diurna y nocturna; y, en días festivos y/o feriados, debidamente establecidos por la Autoridad competente, se aplicarán los valores fijados para la tarifa nocturna;
2. La jornada nocturna se entenderá por tal aquella que se realiza entre las 19h00 y las 06h00 del día siguiente, conforme las disposiciones contenidas en el Código de Trabajo vigente;
3. El uso del taxímetro para el cobro de las tarifas respectivas es obligatorio durante todo el recorrido y tiempo que fueren utilizados por los pasajeros, el equipo deberá contar de tecnología homologada y certificada, situado en la parte delantera



ORDENANZA No. 0056

derecha del interior del vehículo, de forma que en todo momento resulte completamente visible para el viajero la lectura de la tarifa y precio de la carrera; y,

4. Se otorgará información clara, veraz y oportuna a los usuarios del transporte sobre la fijación y el cobro de las tarifas aquí dispuestas, para lo cual se colocarán de manera visible al usuario, en todas las unidades de transporte terrestre comercial en taxi convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito, el detalle de las tarifas aprobadas mediante la presente Ordenanza.

**Artículo 8.-** Para la ejecución de la presente Ordenanza, encárguese a la Agencia Metropolitana de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial el control y fiscalización del transporte terrestre comercial en taxi convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

**Disposiciones Generales.-**

**Primera.-** Encárguese a la Agencia Metropolitana de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial la implementación de una línea telefónica para atención ciudadana, misma que funcionará las 24 horas del día y los 365 días del año, a través de la cual se receptorán las quejas y denuncias presentadas por los usuarios en la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi convencional y ejecutivo, para la toma efectiva de acciones que permitan fortalecer la calidad del servicio.

Dispóngase a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial la implementación, difusión y promoción de la línea telefónica para atención ciudadana durante el plazo de 30 días, contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, a través de los medios de comunicación municipal y la plataforma digital del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

**Segunda.-** Las operadores del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, deberán presentar el plan anual de mejoras y/o equipamiento tecnológico a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, hasta el 31 de enero de cada año.



ORDENANZA No. 0056

**Tercera.-** La inobservancia a las disposiciones, condiciones y tarifas fijadas en la presente Ordenanza, por parte de las Operadoras, Conductores o Conductoras, autorizadas a la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, acarrearán la imposición de las sanciones previstas en el Código Orgánico Integral Penal, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la normativa local que le sea aplicable.

**Disposiciones Transitorias.-**

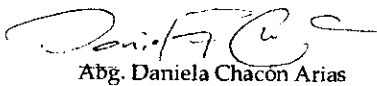
**Primera.-** Para el año 2015, las operadoras deberán realizar la presentación de los planes anuales de mejoras y/o equipamiento tecnológico, referidos en la disposición general segunda, en el plazo de sesenta días a partir de la sanción de la presente Ordenanza.

**Segunda.-** En el plazo de 180 días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial implementará la plataforma digital que permita a la ciudadanía reportar denuncias por incumplimiento de las condiciones de servicio a través de cualquier medio tecnológico así como efectuar un seguimiento permanente de las mismas.

**Disposición Derogatoria Única.-** Deróguese y déjese sin efecto 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 terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo en el Distrito Metropolitano de Quito.

**Disposición Final.-** La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y dominio web de la Municipalidad.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el 2 de abril de 2015.

  
Abg. Daniela Chacón Arias

Primera Vicepresidenta del Concejo Metropolitano de Quito

  
Abg. María Elisa Holmes Roldós

Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E)



ORDENANZA No. 0056

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN


El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de 30 de marzo y 2 de abril de 2015.- Quito, 07 ABR 2015

  
Dr. Mauricio Bustamante Holguín

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito,  
07 ABR 2015

EJECÚTESE:

  
Dr. Mauricio Rodas Espinel

ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Mauricio Rodas Espinel, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el 07 ABR 2015  
.- Distrito Metropolitano de Quito, 07 ABR 2015

  
Dr. Mauricio Bustamante Holguín

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

DSCS