


Oficio No. SM-000686-A
 Quito, 06 de marzo de 2015

Doctora
 Daniela Chacón
 Presidenta

COMISIÓN DE MOVILIDAD DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
 En su despacho.-

SECRETARÍA CONCEJALÍA	RECIBIDO: Sylvia
	FECHA:
	HORA: (13:33)
	FIRMA: SCA
DANIELA CHACÓN ARIAS VICEALCALDESA	

ASUNTO: INFORME TÉCNICO PARA FIJACIÓN DE TARIFA PREFERENCIAL PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Como es de su conocimiento, la Secretaría de Movilidad en atención al requerimiento efectuado por la Municipalidad de establecer mecanismos de diálogo con los operadores del Sistema de Transporte Público del Distrito Metropolitano, que involucre los puntos de vista de sus gestores, de la municipalidad y principalmente de la ciudadanía, definió líneas de acción para mejorar el servicio de transporte público intracantonal de la ciudad, en el marco de la sostenibilidad del sistema y velando por el cumplimiento de los principios que rigen esta materia a nivel nacional: acceso a un servicio de transporte público de calidad con tarifas socialmente justas, atención sin discriminación al colectivo de personas vulnerables y la inclusión a personas con discapacidad.

En virtud de lo anotado anteriormente se sostuvieron durante aproximadamente cinco meses, mesas de trabajo que permitieron desarrollar temas referentes al nivel de calidad de servicio, sistema integrado de recaudo, costo de operaciones y participación ciudadana; ésta última se desarrolló de manera paralela a las demás mesas, donde la ciudadanía emitió varios criterios para que sean recogidos y considerados por la Municipalidad y los gestores del transporte terrestre público intracantonal. Entre uno de los objetivos discutidos se encuentra el precautelar la economía de uno de los grupos más vulnerables de la sociedad quiteña, como son las personas con discapacidad.

Con la finalidad de analizar la situación expuesta, se requirió información al Ministerio de Salud Pública, entidad que mediante oficio Nro. MSP-DND-2015-0023-O, de 13 de enero de 2015, emitido por la Dirección Nacional de Discapacidades, informa a la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, que en el Registro único de personas con discapacidad existen en la ciudad de Quito 43.761 personas con discapacidad. De estos, 42.887 se encuentran en el rango de edad de mayores de 5 años.

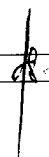
Tomando como referencia el número de personas con discapacidad indicado, el número de viajes promedio que realiza este sector en vehículos motorizados y el valor que por la tarifa preferencial percibe el servicio de transporte público urbano de pasajeros en buses, el equipo técnico de la Secretaría de Movilidad analizó el impacto que causaría una rebaja de dos centavos de dólar de los

Estados Unidos de América en la tarifa preferencial de transporte público urbano vigente a favor de las personas con discapacidad, valor que conforme se indica en el Informe Técnico No. SM-DMGM-UPTP-012/15 de fecha 06 de marzo de 2015 adjunto al presente oficio, no constituye un valor representativo en la prestación del servicio de transporte público urbano del Distrito.

Con estos antecedentes, me permito solicitar a Usted, conforme las normas legales y reglamentarias vigentes, se sirva poner en conocimiento de la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano, el Informe Técnico No. SM-DMGM-UPTP-012/15 de fecha 06 de marzo de 2015, que contiene el sustento técnico, cálculos, conclusiones y recomendaciones que justificarían por excepción fijar una tarifa preferencial en la prestación del servicio de transporte público intracantonal urbano a favor de las personas con discapacidad que se movilizan en el Distrito Metropolitano de Quito.


Rubén Darío Tapia Rivera -
Secretario de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



Elaborado por: Andrea Flores Andino 

ORDENANZA No.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Mediante Decreto Ejecutivo 3304 publicado en el Registro Oficial 840 de 12 de diciembre de 1995, referente al Transporte Terrestre en el Cantón Quito, se transfirió al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, entre otras, las siguientes atribuciones: organizar, reglamentar, planificar y fiscalizar las actividades, operaciones y servicios del transporte terrestre, público y privado; y, fijar, modificar las tarifas de los pasajes de transporte terrestre, previo investigación de costos. Asimismo, mediante Decreto Ejecutivo 3305 publicado en el Registro Oficial 840 de 12 de diciembre de 1995, referente a las Tarifas de Transporte Terrestre en el Cantón Quito, se transfiere al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito la atribución de fijar y modificar la tarifa de los pasajes que se cobren en el servicio integrado de transporte.

Con Decreto Ejecutivo 51 publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 17 de 06 de marzo de 1997, se ratificó al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito todas las atribuciones otorgadas mediante los Decretos Ejecutivos 3304 y 3305 promulgados 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, fijó las tarifas del transporte terrestre público en sus diferentes modalidades, cuyo valor a pagar por la prestación del servicio de transporte urbano fue establecido en 0,25 centavos de dólar por pasajero, disponiendo además el cumplimiento obligatorio de la media tarifa para pasajeros de la tercera edad, personas con discapacidad y estudiantes de niveles primario y secundario de conformidad a las normas legales de aquella época.

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 ha determinado las políticas, atribuciones y

ORDENANZA No.

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”*; 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;”*

En el año 2012 la actual Agencia Nacional de Tránsito generó el *“Proyecto para el Fortalecimiento y Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Urbano en el Ecuador”* con cobertura a nivel nacional, cuyo objetivo fue fortalecer el servicio de transporte urbano hacia la ciudadanía con la entrega de recursos económicos a los gestores de transporte, para mejora de la calidad del servicio prestado y como una compensación por la tarifa preferencial determinada en la ley a favor de los grupos vulnerables.

La Municipalidad de Quito preocupada por garantizar la continuidad y el acceso a un servicio de transporte público de calidad con tarifas socialmente justas, atención sin discriminación al colectivo de personas vulnerables y la inclusión a personas con discapacidad en este sistema, requirió establecer mecanismos de diálogo involucrando los puntos de vista de los gestores del transporte público intracantonal, de la municipalidad y principalmente de la ciudadanía, con la finalidad de definir líneas de acción para mejorar el servicio de transporte público intracantonal del Distrito Metropolitano de Quito, en el marco de la sostenibilidad del sistema.

ORDENANZA No.

En virtud de lo anotado anteriormente, se sostuvieron durante aproximadamente cuatro meses, Mesas de Trabajo que permitieron desarrollar temas referentes al Nivel de Calidad de Servicio, Sistema Integrado de Recaudo, Costo de Operaciones y Participación Ciudadana, esta última se desarrolló de manera paralela a las demás mesas, donde la ciudadanía emitió varios criterios para que sean recogidos y considerados por la Municipalidad y los gestores del transporte terrestre público intracantonal. Entre uno de los objetivos discutidos se encuentra el precautelarse la economía de uno de los grupos más vulnerables de la sociedad quiteña, como son las personas con discapacidad.

Las personas con discapacidad forman parte de los grupos de atención prioritaria que han tenido que enfrentar con todo tipo de restricciones y limitaciones, que han estado sometidas a una larga historia de tratamientos desiguales y deliberados, y, que se ha visto relegada por una posición de impotencia política, dificultando el ejercicio de sus garantías y derechos, por lo tanto, es deber del Estado garantizar políticas de prevención de las discapacidades y de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurar la equiparación de oportunidades, mejorar su calidad de vida, promover su integración social y el debido acceso a los servicios públicos y privados en igualdad de condiciones, con el fin de alcanzar el goce efectivo de sus derechos.

Mediante oficio Nro. MSP-DND-2015-0023-O, de 13 de enero de 2015, la Dirección Nacional de Discapacidades del Ministerio de Salud Pública, informa a la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, que en el Registro único de personas con discapacidad existen en la ciudad de Quito 43.761 personas con discapacidad. De estos, 42.887 se encuentran en el rango de edad mayores de 5 años.

Con estos antecedentes, se analizó la posibilidad de disponer de una rebaja en la tarifa preferencial del servicio de transporte público urbano de la que este segmento de usuarios se beneficiaría. Para efectos de cálculo se ha tomado como referencia el número de personas con discapacidad que existen en la ciudad de Quito, el número de viajes promedio que realiza este sector en vehículos motorizados y el valor que por la tarifa preferencial percibe el servicio de transporte público urbano de pasajeros en buses, datos bajo los cuales la Secretaría de Movilidad mediante informe técnico concluye que una rebaja de dos centavos de dólar en el pasaje a favor de las personas con discapacidad, no

ORDENANZA No.

constituye un valor representativo en la prestación del servicio de transporte público urbano del Distrito, por lo que sugiere que, en uso de las atribuciones legales otorgadas al Concejo Metropolitano, se fijen mediante ordenanza los valores por concepto de tarifa preferencia en la prestación del servicio de transporte público intracantonal urbano, con la rebaja recomendada a favor de las personas con discapacidad.

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.

Es indispensable que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumpla con la normativa vigente establecida en la Constitución de la República (Art. 264, numeral 6), en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Arts. 30.4 y 30.5), en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD (Art. 84), en la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito (Art. 2, numeral 2) y en la Resolución No. 006 del Consejo Nacional de Competencias, referente a la regulación y fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre público intracantonal.

Por tales consideraciones, le corresponde al Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, conocer y aprobar el siguiente proyecto de Ordenanza Metropolitana por la cual se fijaría la tarifa preferencial del transporte público intracantonal urbano para las personas con discapacidad del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con las facultades que le atribuyen el artículo 8, numerales 1 y 6 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; y, el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD.

ORDENANZA No.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Visto el Informe No. IC-O-2015-049, de 11 de marzo de 2015, emitido por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO:

- Que,** el numeral segundo del artículo 11 de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante "Constitución") dispone que nadie podrá ser discriminado entre otras razones por motivos de discapacidad y que el Estado adoptará medidas de acción afirmativa que promuevan la igualdad real a favor de los titulares de derechos que se encuentre en situación de desigualdad;
- Que,** el artículo 47 de la Constitución señala que el Estado de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social, reconociendo en su numeral 3, como derecho a favor de las personas con discapacidad, entre otros, las *"rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos."*;
- Que,** el artículo 264 de la 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,*

ORDENANZA No.

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 el literal b) de su artículo 54, prevé como función del gobierno descentralizado municipal el *“diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales”*. En el artículo 55 literales e) y f) de la norma *ibídem* establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal, *“crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;”* y, *“planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción”*; en concordancia con lo previsto en el literal a) del artículo 57, que como atribución del concejo municipal prevé *“El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones;”*;

Que, el artículo 84 literal q) del COOTAD, 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 (en adelante “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,*

ORDENANZA No.

Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar”;

Que, los literales a), c) y h) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán como competencias, entre otras, las de: *“a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;” “c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y no masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;” y, “h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;”;*

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

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

ORDENANZA No.

- Que,** por otro lado, la Disposición Transitoria Octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) dispone que: *“Los municipios que actualmente ejerzan competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones de la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización”;*
- Que,** el artículo 41 del Reglamento a la LOTTTSV dispone que gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 42 que señala que el sistema de transporte terrestre brindará asistencia especial a las personas señaladas en esta sección, según sus necesidades, facilitándoles el acceso a los vehículos y ofreciéndoles la mayor comodidad dentro de la categoría respectiva;
- Que,** el Reglamento a Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señala en el numeral 1 de su artículo 46 que tendrán derecho a las tarifas preferenciales, entre otros, las personas con discapacidad, cuyo servicio prestado será en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa;
- Que,** el numeral 8 del artículo 4 de la Ley Orgánica de Discapacidades establece como uno de los principios en los cuales se sujeta y fundamenta esta norma a la Accesibilidad, con el fin de garantizar el acceso de las personas con discapacidad al entorno físico, al transporte; así como, la eliminación de obstáculos que dificulten el goce y ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, y facilitar las condiciones necesarias para procurar el mayor grado de autonomía en sus vidas cotidianas;
- Que,** el artículo 60 de la Ley ibídem señala, respecto a la accesibilidad en el transporte, que *“Las personas con discapacidad tienen derecho a acceder y utilizar el transporte público. (...) Los organismos competentes en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en las diferentes circunscripciones territoriales, previo el otorgamiento de los respectivos permisos de operación y circulación, vigilarán, fiscalizarán y controlarán el cumplimiento obligatorio de las normas de transporte para personas con discapacidad dictadas por el*

ORDENANZA No.

Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) y establecerán medidas que garanticen el acceso de las personas con discapacidad a las unidades de transporte y aseguren su integridad en la utilización de las mismas, sancionando su inobservancia. (...) Se adoptarán las medidas técnicas necesarias que aseguren la adaptación de todas las unidades de los medios de transporte público y comercial que sean libres de barreras y obstáculos y medidas.”;

- Que,** la sección octava de la Ley Orgánica de Discapacidades, artículo 71 dispone que las personas con discapacidad pagarán una tarifa preferencial por los servicios de transporte terrestre público y comercial, urbano, parroquial o interprovincial; así como, en los servicios de transporte aéreo nacional, fluvial, marítimo y ferroviario. Se prohíbe recargo alguno en la tarifa de transporte por concepto del acarreo de sillas de ruedas, andaderas, animales adiestrados u otras ayudas técnicas de las personas con discapacidad;
- 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 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*

ORDENANZA No.

obligatoria y definitiva, contemplando modelos de gestión diferenciados y cronogramas de implementación, (...) por tanto, la competencia no puede ser devuelta ni rechazada por ningún gobierno autónomo descentralizado municipal.”;

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

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

Que, mediante Resolución No. 122-DIR-2014-ANT de 03 de octubre de 2014, la Agencia Nacional de Tránsito define la *“Metodología para la Fijación de Tarifas de Transporte Terrestre Intracantonal o Urbano”*, señalando en su artículo 6 que: *“La definición del nivel de rentabilidad se podrá ajustar al modelo de gestión que cada Gobierno Autónomo Descentralizado implemente en su jurisdicción, acorde a la realidad socioeconómica de la población y del sector; el mismo que se sustentará en el análisis de cada uno de los acápite anteriores y será competencia del Gobierno Autónomo Descentralizado”;*

Que, el artículo 7 de la referida Resolución determina además que: *“Conforme las disposiciones conferidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hayan asumido la competencia, fijarán las tarifas por los servicios de transporte terrestre público intracantonal o urbano, dentro de su jurisdicción, pudiendo utilizar como referencia la metodología dispuesta en los artículos precedentes (...)”;*

ORDENANZA No.

- Que,** mediante Ordenanza Metropolitana No. 0194, de 13 de marzo de 2012, se establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, en la cual se determina el Principio de atención prioritaria al usuario, cuyo numeral 1 del artículo 6 señala: *“El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros tiene como objetivo esencial la prestación de un servicio de óptima calidad al usuario; en tal virtud, las actuaciones públicas o privadas deberán enfocarse hacia el cumplimiento de este objetivo, con preferencia a cualquier otro tipo de interés legítimo de los y las Participantes del Sistema”;*
- Que,** el numeral 4 del artículo de la Ordenanza antes citada, determina: *“(...) El Administrador del Sistema es competente para, a través de la adopción de instrumentos de planificación y técnicos y, en lo que fuera competencia del Distrito Metropolitano de Quito, introducir medidas económicas y técnicas, administrativas y operativas, que contribuyan a la atención prioritaria de grupos vulnerables, con ocasión de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros”;*
- Que,** el 22 de abril de 2013 mediante la Resolución 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,** la Municipalidad de Quito preocupada por garantizar la continuidad y el acceso a un servicio de transporte público de calidad con tarifas socialmente justas, atención sin discriminación al colectivo de personas vulnerables y la inclusión a personas

ORDENANZA No.

con discapacidad en este sistema, requirió establecer mecanismos de diálogo involucrando los puntos de vista de los gestores del transporte público intracantonal, de la municipalidad y principalmente de la ciudadanía, con la finalidad de definir líneas de acción para mejorar el servicio de transporte público intracantonal del Distrito Metropolitano de Quito, en el marco de la sostenibilidad del sistema;

- Que,** en virtud de lo anotado anteriormente, se sostuvieron durante aproximadamente cinco meses, Mesas de Trabajo que permitieron desarrollar temas referentes al Nivel de Calidad de Servicio, Sistema Integrado de Recaudo, Costo de Operaciones y Participación Ciudadana, esta última se desarrolló de manera paralela a las demás mesas, donde la ciudadanía emitió varios criterios para que sean recogidos y considerados por la Municipalidad y los gestores del transporte terrestre público intracantonal. Entre uno de los objetivos discutidos se encuentra el precautelar la economía de uno de los grupos más vulnerables de la sociedad quiteña, como son las personas con discapacidad;
- Que,** mediante Informe Técnico No. SM-DMCM-UPTP-012/15 de fecha 06 de marzo de 2015, tomando como referencia el número de personas con discapacidad que existen en la ciudad de Quito, el número de viajes promedio que realiza este sector en vehículos motorizados y el valor que por la tarifa preferencial percibe el servicio de transporte público urbano de pasajeros en buses, la Secretaría de Movilidad concluye que una rebaja de dos centavos de dólar de los Estados Unidos de América en la tarifa de transporte público urbano vigente, a favor de las personas con discapacidad, no constituye un valor representativo en la prestación del servicio de transporte público urbano del Distrito, por lo que sugiere, en uso de las atribuciones legales otorgadas al Concejo Metropolitano, se fijen mediante ordenanza los valores por concepto de tarifa en la prestación del servicio de transporte público intracantonal, con la rebaja recomendada en la tarifa preferencial a favor de las personas con discapacidad; y,
- Que,** es necesario que en uso de las atribuciones legales y reglamentarias otorgadas al Distrito Metropolitano de Quito, en materia de transporte terrestre, se regule y fije

ORDENANZA No.

la tarifa preferencial que por la prestación del servicio de transporte público en el ámbito intracantonal urbano las personas con discapacidad deben cancelar para acceder a un adecuado nivel de servicio.

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 LA FIJACIÓN DE LA TARIFA PREFERENCIAL PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN EL ÁMBITO INTRACANTONAL URBANO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo 1: En ejercicio de los principios de orden Constitucional y aquellos previstos en la Ley Orgánica de Discapacidades, por excepción se establece en diez centavos de dólar de los Estados Unidos de América (0,10 ¢) la tarifa preferencial que las personas con discapacidad deberán cancelar en la prestación del servicio de transporte público intracantonal urbano y en el Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito, incluyendo sus troncales y alimentadores, cuya observancia será obligatoria y de fiel cumplimiento por parte de los operadores del servicio.

Artículo 2.- Para efectos de control y acceso a la tarifa preferencial establecida en el artículo precedente, los usuarios con discapacidad deberán presentar obligatoriamente ante los operadores de transporte el carné otorgado por el Consejo Nacional de Discapacidades, registro otorgado por la Autoridad Sanitaria Nacional correspondiente; o, la cédula de identidad o ciudadanía en la que conste la calificación de la condición de discapacidad.

Artículo 3.- La inobservancia de la tarifa fijada en la presente Ordenanza por parte de los operadores del transporte público intracantonal urbano y del Sistema Integrado de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito, acarrea la imposición de las sanciones

ORDENANZA No.

previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Código Orgánico Integral Penal.

Disposiciones Generales.-

Primera.- La tarifa preferencial fijada a través de la presente Ordenanza a favor de las personas con discapacidad, no implica modificación a la estructura tarifaria vigente; por lo tanto, en todo aquello que no ha sido dispuesto aquí expresamente, se observarán las disposiciones que respecto al servicio de transporte público intracantonal urbano se encuentran contenidas en la Resolución No. 001-DIR-2003-CNITT, de 22 de enero de 2003, expedida por el ex Consejo Nacional de Tránsito, actual Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Segunda.- Para la ejecución de la presente Ordenanza, encárguese a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial el control y fiscalización del transporte terrestre público intracantonal urbano.

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 xx de xxxxxx de 2015.

Abg. Daniela Chacón Arias

Primera Vicepresidenta del Concejo Metropolitano de Quito

Dr. Mauricio Bustamante Holguín

Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito

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 xxx y xx de xxxx de 2015.- Quito,

Dr. Mauricio Bustamante Holguín

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ORDENANZA No.

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito,

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
.- Distrito Metropolitano de Quito,

Dr. Mauricio Bustamante Helguín
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

PRIMER DEBATE

ANÁLISIS TARIFARIO DE LOS USUARIOS CON DISCAPACIDAD EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE QUITO

Ing. Agustín Rivadeneira D.
06.03.15

1. ANTECEDENTES

Con el objetivo de precautelar la economía de uno de los grupos más vulnerables de la sociedad quiteña, como son las personas con discapacidad, se analiza la posibilidad de disponer de una rebaja en la tarifa preferencial en el servicio de transporte público urbano, de la que este segmento de usuarios se beneficiaría.

Se toman en consideración los siguientes aspectos normativos vigentes:

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD, en el literal b) de su artículo 54, prevé como función del gobierno descentralizado municipal el *"diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales"*.

En el artículo 55 literales e) y f) del mismo código se establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal, entre otros, *"crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;"* y, *"planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción"*; en concordancia con lo previsto en el literal a) del artículo 57, que como atribución del concejo municipal prevé *"El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones;"* El numeral 8 del artículo 4 de la Ley Orgánica de Discapacidades establece como uno de los principios en los cuales se sujeta y fundamenta esta norma a la Accesibilidad, con el fin de garantizar el acceso de las personas con discapacidad al entorno físico, al transporte; así como, la eliminación de obstáculos que dificulten el goce y ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, y facilitar las condiciones necesarias para procurar el mayor grado de autonomía en sus vidas cotidianas;

El artículo 60 de la Ley ibídem señala, respecto a la accesibilidad en el transporte, que:

"Las personas con discapacidad tienen derecho a acceder y utilizar el transporte público.

Los organismos competentes en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en las diferentes circunscripciones territoriales, previo el otorgamiento de los respectivos permisos de operación y circulación, vigilarán, fiscalizarán y controlarán el cumplimiento obligatorio de las normas de transporte para personas con discapacidad dictadas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) y establecerán medidas que garanticen el acceso de

las personas con discapacidad a las unidades de transporte y aseguren su integridad en la utilización de las mismas, sancionando su inobservancia.

Se adoptarán las medidas técnicas necesarias que aseguren la adaptación de todas las unidades de los medios de transporte público y comercial que sean libres de barreras y obstáculos y medidas.”

La sección octava de la Ley Orgánica de Discapacidades, artículo 71 dispone que las personas con discapacidad pagarán una tarifa preferencial por los servicios de transporte terrestre público y comercial, urbano, parroquial o interprovincial; así como, en los servicios de transporte aéreo nacional, fluvial, marítimo y ferroviario. Se prohíbe recargo alguno en la tarifa de transporte por concepto del acarreo de sillas de ruedas, andaderas, animales adiestrados u otras ayudas técnicas de las personas con discapacidad.

Por otro lado, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuyo fundamento radica en principios como el derecho a la vida, mejora de la calidad de vida del ciudadano, inclusión a personas con discapacidad, equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y atención al colectivo de personas vulnerables, señala en su artículo 3 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.”*

En concordancia con lo antes citado, el artículo 48 de la citada Ley manifiesta: *“En el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores de 65 años de edad. El reglamento a la presente Ley determinará el procedimiento para la aplicación de tarifas.*

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

Además, el Reglamento a Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señala en el numeral 1 de su artículo 46 que tendrán derecho a las tarifas preferenciales, entre otros: *“Las personas con discapacidad que cuenten con el carné o registro del Consejo Nacional de Discapacidades, según el artículo 20 de la Ley sobre Discapacidades, pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre, y el servicio prestado será en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa.”*

En la Ordenanza Metropolitana 0194 que establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, de fecha 13 de marzo de 2012, en la sección 2 “Principios del Sistema”, en su artículo 6 “Principio de atención prioritaria al usuario”, en su numeral 1 dice: *“El Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros tiene como objetivo esencial la prestación de un servicio de óptima calidad al usuario; en tal virtud, las actuaciones públicas o privadas deberán enfocarse hacia el*

cumplimiento de este objetivo, con preferencia a cualquier otro tipo de interés legítimo de los y las Participantes del Sistema”.

Y en su numeral 4 dice: “(...) El Administrador del Sistema es competente para, a través de la adopción de instrumentos de planificación y técnicos y, en lo que fuera competencia del Distrito Metropolitano de Quito, introducir medidas económicas y técnicas, administrativas y operativas, que contribuyan a la atención prioritaria de grupos vulnerables, con ocasión de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros”

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

2. ANÁLISIS Y CÁLCULOS

Mediante oficio Nro. MSP-DND-2015-0023-O, de 13 de enero de 2015, la Dirección Nacional de Discapacidades del Ministerio de Salud Pública, informa a la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, que en el Registro único de personas con discapacidad existen en la ciudad de Quito 43.761 personas con discapacidad. De estos, 42.887 se encuentran en el rango de edad mayores de 5 años.

Actualmente y conforme la Resolución N° 001-DIR-2003-CNTTT de 22 de enero de 2003 del ex Consejo Nacional de Tránsito, aún vigente, las personas con discapacidad pagan la tarifa preferencial de \$0,12 (doce centavos) por el servicio de transporte público urbano de pasajeros en buses.

Debido a que no existe información acerca del porcentaje de personas con discapacidad que usan el transporte público, ni cuántos viajan en el sistema convencional, se han considerado los mismos porcentajes que existen para los usuarios regulares. Se tiene que el 73% de viajes motorizados se realizan en transporte público¹, de los cuales el 43,8% lo absorbe el sistema convencional y el 29,2% el sistema integrado.

A pesar de ser conocido que las personas con movilidad reducida suelen realizar menos viajes en promedio, se ha considerado que de la totalidad de personas con discapacidad en el Distrito Metropolitano de Quito, únicamente el 86.6% realiza dos viajes motorizados al día, y el resto no realizaría viajes motorizados².

Con estos valores, se obtiene la siguiente tabla:

PASAJEROS CON DISCAPACIDAD ESTIMADOS EN EL SISTEMA DE TRANPORTE PÚBLICO URBANO DE BUSES

¹ Estudio de Movilidad de Quito (Metro Madrid 2011)

² Estudio de Demanda de Transporte del DMQ, Cal & Mayor y Asociados, julio 2008.

Discapacidad	Auditiva	Fisica	Intelectual	Lenguaje	Mental	Psicologico	Visual	TOTAL
TOTAL CONSIDERADOS	6.604	19.465	8.936	527	796	1.298	5.261	42.887
VIAJAN (86.6%)	5.719	16.857	7.739	456	689	1.124	4.556	37.140
EN TRANSPORTE PÚBLICO (73%)	4.175	12.305	5.649	333	503	821	3.326	27.112
EN SISTEMA CONVENCIONAL (43.8%)	2.505	7.383	3.389	200	302	492	1.996	16.267

Del cuadro se desprende que son 27.112 pasajeros diarios con discapacidad que acceden al sistema de transporte público urbano de la ciudad de Quito, con una media de 2 viajes por persona con discapacidad, se tienen 54.224 viajes que diariamente realizan en la ciudad en transporte público urbano.

Multiplicando el número viajes por el valor que por tarifa preferencial deben pagar las personas con discapacidad, obtenemos un valor total de \$6.506,88 pagado en pasajes en cada día laboral, o \$5.670,28 en día promedio ponderado (considerando sábados y domingos).

Con estos datos y con el objeto de cumplir el propósito de precautelar la economía de este segmento vulnerable, se analiza una posible rebaja de dos centavos sobre la tarifa preferencial, para lograr un valor accesible a favor de las personas con discapacidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

La rebaja de 2 centavos al pasaje de estos usuarios representa:

$$\begin{array}{rcl} \text{Número de viajes realizados} & & \text{Rebaja} \\ 54.224 & \times & \$0,02 \\ & & = \$ 1.084,48 \text{ por cada día laborable} \\ & & \text{de todo el Sistema de Transporte} \\ & & \text{Público Intracantonal Urbano.} \end{array}$$

Los días sábados representan el 60% de un día laboral y los domingos el 50% de un día laboral. Por lo tanto el costo (por rebajar 2 centavos por pasaje) en un día promedio ponderado es de:

$$\begin{array}{rcl} \text{Recaudación diaria} \times (\text{días laborales} + \text{sábado} + \text{domingo}) / \text{días de la semana} & = & \text{Recaudación promedio} \\ \$1.084,48 & \times & (5 + 0,6 + 0,5) / 7 \\ & & = \$945,05 \end{array}$$

Puesto que se estima que del 73% de viajes que se realizan en transporte público, el sistema integrado absorbe el 29,2% de los viajes urbanos de la ciudad, y tomando como base el valor de la recaudación promedio, este sistema dejaría de percibir en tarifa preferencial \$378,02 diarios, repartidos en toda la flota del sistema. Este valor no es representativo para la Empresa Pública de Transporte de Pasajeros de Quito, quien administra este subsistema de transporte.

El restante 43,8% que le corresponde al sistema público convencional, tendría una baja en sus ingresos de \$567,02 diarios repartidos en toda la flota autorizada.

Siendo 2.385 los buses convencionales urbanos, el valor diario que dejaría de percibir por bus es de:

$$\begin{array}{rcl} \text{Reducción de tarifa} / \text{Flota vehicular} & = & \text{Valor diario que deja de percibir cada unidad} \\ \$567,02 & / & 2385 \\ & & = \$ 0,24; \text{ es decir } 24\text{¢} \end{array}$$

Para el sistema integrado, considerando 30 días mensuales, el valor no ingresado por bus al mes es de \$23,43 (veinte y tres dólares y cuarenta y tres centavos mensuales por bus).

Siendo 484 los buses integrados urbanos (troncales y alimentadores de propiedad municipal), el valor diario que dejaría de percibir por bus es de:

Reducción de tarifa / Flota vehicular = Valor diario que deja de percibir cada unidad
\$378,02 / 484 = \$ 0,78; es decir 78¢.

Considerando 30 días mensuales, el valor se eleva a \$23,43 (veinte y tres dólares y cuarenta y tres centavos mensuales por bus).

3. CONCLUSIONES


- a. Una rebaja de dos centavos en el pasaje a las personas con discapacidad representa un valor de \$378,02 diarios que deja de percibir la Empresa Pública de Transporte de Pasajeros de Quito, el cual no es representativo.
- b. De manera semejante, esta rebaja representa para cada bus urbano convencional, que deja de percibir veinte y cuatro centavos diarios (24 ¢/día), lo que equivale a \$7,13 cada mes, valor que tampoco es representativo.

4. RECOMENDACIONES


Sugerir al Administrador del Sistema de Transporte Público que proponga al Concejo Metropolitano la rebaja de dos centavos a la tarifa preferencial de las personas con discapacidad en el transporte público urbano en la ciudad de Quito.

Atentamente,

Elaborado por


Ing. Agustín Rivadeneira Donoso
Dirección de Gestión de la Movilidad

Revisado por


Ing. Roberto Noboa Caviedes
Dirección de Gestión de la Movilidad