

**Resolución No. SM-2021-064**

EL SECRETARIO DE MOVILIDAD  
**MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**CONSIDERANDO:**

- Que,** el artículo 226 de la Constitución de la República, establece: *“Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”*;
- Que,** el artículo 227 de la («Constitución»), determina: *“La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.”*;
- Que,** el numeral 3 del artículo 47 en concordancia con el numeral 4 del artículo 37 de la («Constitución»), reconoce a las personas con discapacidad y adultas mayores, rebajas en los servicios públicos y en los servicios privados de transporte y espectáculos;
- Que,** de acuerdo con el numeral 25 del artículo 66 de la («Constitución»), se reconoce y garantiza a las personas, el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad;
- Que,** el artículo 240 de la («Constitución») señala que *“Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. (...)”*;
- Que,** el numeral 6 del artículo 264 de la («Constitución»), en concordancia con el artículo 266 ibidem, establece que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tienen la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio;
- Que,** el segundo inciso del 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. Además de ello, el mismo artículo indica que, el Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos y establecerá su control y regulación;

**Que**, el literal e) del artículo 55 del del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD») dispone: “Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: (...) e) *Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras(...).*”;

**Que**, el artículo 57 del («COOTAD»), entre otras señala que son atribuciones de los Concejos Municipales “...*el ejercicio de la facultad normativa en materia de su competencia mediante la expedición de ordenanzas, acuerdos y resoluciones.*”;

**Que**, los literales b) y q) del artículo 84 del («COOTAD»), prevén como funciones del gobierno descentralizado municipal: “... b) *diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales; (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio...*”;

**Que**, el literal a) del artículo 87 del («COOTAD») señala que al Concejo Metropolitano le corresponde: “a) *Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones (...).*”;

**Que**, el segundo inciso del artículo 130 del («COOTAD») referente al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte señala en su inciso segundo que, a los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal;

**Que**, el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial («LOTTTSV»), determina que “*el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.*”;

**Que**, los literales c), h) y k) del artículo 30.5 de la («LOTTTSV») establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus competencias: “(...)*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; (...) 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; (...) k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales.”;

**Que**, el artículo 47 de la («LOTTTSV») determina que: “El transporte terrestre de personas animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas.”;

**Que**, el artículo 48 de la («LOTTTSV») establece 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 determinará el procedimiento para la aplicación de tarifas.”;

**Que**, los literales a), b), c), d), del artículo 54 de la («LOTTTSV»), determinan que: “(...) la prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos: a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, niñas y niños; b) La eficiencia en la prestación del servicio; c) La protección ambiental; y, d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.”;

**Que**, el artículo 55 de la («LOTTTSV») determina que: “El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.”;

**Que**, el artículo 65 de la («LOTTTSV») señala que “El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intrarregional, intraprovincial e internacional”; en

armonía con lo dispuesto en el artículo 66 ibídem, que define al servicio de transporte público intracantonal, como aquel que opera dentro de los límites cantonales y por ende le corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;

**Que,** el literal a) del artículo 75 de la («LOTTTSV») señala que: *“Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda: a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, para el ámbito intracantonal...”*

**Que,** el primer inciso del artículo 76 de la («LOTTTSV»), señala que *“El contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley; así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas. El contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el Reglamento.”;*

**Que,** la («LOTTTSV») en el artículo innumerado, incorporado luego del artículo 87 sobre la contratación de servicios de transporte terrestre dispone: *“La contratación de un servicio de transporte terrestre es exclusivo de las operadoras debidamente autorizadas por el organismo de tránsito competente, al amparo de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento General de aplicación y sus reglamentos específicos. Queda prohibida la contratación de servicios de transporte terrestre a personas naturales, así como, la contratación de quienes oferten el servicio sin el título habilitante respectivo.”;*

**Que,** el artículo 201 literales a), e) y f) 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; (...) e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y, f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.”;*

**Que,** el numeral 1 del artículo 60 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial («RLOTTTSV») determina que el servicio de transporte intracantonal es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias

urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales);

**Que,** el artículo 66 del («RLOTTTSV») determina que: *“Contrato de operación: es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales y acorde al proyecto elaborado, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas en los ámbitos y vehículos definidos en el artículo 63 de este Reglamento”*; en armonía con lo dispuesto en el artículo 76 del reglamento ibídem que establece los requisitos mínimos que deben contener los contratos de operación;

**Que,** el artículo IV.2.1 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito («Código Municipal») establece al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros como el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y promover a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, el que de conformidad con el art. IV.2.3 ibídem se organiza en cuatro subsistemas: (i) el subsistema de transporte masivo de pasajeros denominado “Metro de Quito”; (ii) el subsistema de transporte colectivo de pasajeros en corredores viales exclusivos denominado “Metrobús-Q”; (iii) el subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, denominado “Transporte Convencional”; y, (iv) el subsistema de transporte público de pasajeros por cable, denominado “Quito Cables”;

**Que,** los numerales 1, 2 y 3 del artículo IV.2.6 del («Código Municipal») señala: *“1. Es deber y obligación de las y los Participantes del Sistema arbitrar todas las medidas que corresponden a su función específica para conseguir que los servicios y los elementos físicos, operativos y financieros del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se integren; 2. El Administrador o Administradora del Sistema es responsable de determinar el calendario, horario y mecanismos de integración de los distintos componentes y/o elementos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con carácter mandatorio para todos los Participantes del Sistema. 3. El Administrador o Administradora del Sistema expedirá los instrumentos de planificación y técnicos que, entre otros aspectos, permitan la incorporación de herramientas tecnológicas de control y evaluación, recaudación y, en general, cualquier otra que permita la mejora de los procesos vinculados con la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.”*;

- Que,** el numeral 1 del artículo IV.2.8 del («Código Municipal») señala como objetivo del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, la prestación de un servicio de óptima calidad al usuario;
- Que,** de acuerdo con el numeral 1 del artículo IV.2.13 del («Código Municipal»), le corresponde a la Secretaría responsable de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;
- Que,** el artículo IV.2.316 del («Código Municipal») dispone: *“Es competencia del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en el ejercicio de su autonomía, establecer la estructura tarifaria a ser aplicada en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y establecer los mecanismos que considere necesarios para el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente.”*;
- Que,** el artículo IV.2.320 del («Código Municipal») dispone que la estructura o régimen tarifado al que se sujetarán los usuarios por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro del Distrito Metropolitano de Quito será el determinado por el Concejo Metropolitano, en ejercicio de sus facultades, el mismo que dispondrá el valor por concepto de tarifa, forma de cobro, mecanismos de integración y distribución de los ingresos producto del recaudo, cuya aplicación será obligatoria por parte de los operadores que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros;
- Que,** el artículo IV.2.323 del («Código Municipal») establece los tipos de tarifa que podrán ser aplicados dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito; y, el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en su segunda parte: II Quito Ciudad Inteligente –La Movilidad, factor de articulación, dentro de la política M1, Objetivo 1.1 determina: *“Se utilizará el Transporte Público -TP como medio preferente de desplazamiento, mediante un sistema integrado masivo de transporte con altos niveles de calidad y eficiencia, donde el Metro será el eje estructurador, siendo sus mayores atributos la disminución del tiempo de viaje, conectividad y cobertura. En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador, artículos 8, numeral 1, y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 87 literal a) y 322 del Código Orgánico de Organización, Autonomía y Descentralización”*;
- Que,** el Concejo Metropolitano de Quito vistos los Informes Nros. IC-O-CMO-2020-004 y IC-O-CMO-2020-005 de 3 y 20 de noviembre de 2020, emitidos por la Comisión de Movilidad; en sesión ordinaria No. 103 y

sesión extraordinaria No. 108, del 10 y 27 de noviembre de 2020, respectivamente; aprueba y expide la ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020 REFORMATORIA DEL CÓDIGO MUNICIPAL con la que se establece "LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS"; normativa Metropolitana sancionada por el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el 01 de diciembre de 2020;

**Que,** el artículo innumerado (segundo) de la Sección I del Capítulo innumerado de Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 señala: "*Artículo (...) Componentes de la Integración. - La integración física, tarifaria y operacional se aplicará a los elementos y/o componentes operacionales vinculados a los Subsistemas de Transporte Convencional, Metrobus-Q, Metro de Quito, Quito Cables y otros que se crearen*". De su parte, el artículo innumerado (cuarto) de la Sección I del Capítulo innumerado, en su parte inicial dice: "*Artículo (...) Del Diseño, planificación e implementación de la integración.- El Diseño, planificación e implementación de la integración, con su infraestructura y equipamientos se dará de forma progresiva y responderá a criterios de accesibilidad, equidad y perspectiva de género,...*"; en tanto que el artículo innumerado (quinto) de la misma Sección I del Capítulo innumerado antes descrito, con respecto a la prestación del servicio sin integración dispone: "*(...) La prestación del servicio de transporte público, antes de la integración de los subsistemas, estará sujeta a la suscripción de adendas a los contratos de operación vigentes, en los cuales se incorporarán obligatoriamente: i. Índices de calidad para su real mejora que considerarán, entre otros, la accesibilidad para los grupos de atención prioritaria y el régimen de incumplimientos; ii. Evaluación del servicio; iii. Condición de sujetarse a la implementación del Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ, cuya asignación se realizará a través de concurso público, en los términos dispuestos en el Código Municipal; y, iv. Temporalidad sujeta a la suscripción de los nuevos contratos de operación dispuestos en el artículo que regula la prestación del servicio integrado.*";

**Que,** el artículo innumerado (tercero) de la Sección II del Capítulo innumerado de Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 señala: "*Artículo (...). - Esquema de Tarifas sin integración. - Una vez que se hayan suscrito las adendas a los contratos de nuevas autorizaciones y cumplidos los indicadores de calidad de servicio de transporte público de pasajeros, que formarán parte de estos, se aplicarán las siguientes tarifas:*

*La tarifa plana o única para el subsistema de transporte público convencional intracantonal urbano y el Subsistema Metrobús-Q del*

Distrito Metropolitano de Quito, será de \$ 0,35 USD (Treinta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América).

Para el caso del servicio de transporte público prestado a través de buses eléctricos u otra tecnología de baja emisión, calificada previamente por la Secretaría de Movilidad mediante informe técnico, la tarifa será de \$ 0.45 USD (Cuarenta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América).

La tarifa variable por distancia de recorrido para el subsistema de transporte público convencional intracantonal combinado y rural, será de 0,35 USD (Treinta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América) y su valor incremental se calculará de acuerdo con las distancias de recorrido fijadas en tramos, conforme se detalla en el Anexo 02 de esta Sección.

A los valores de las tarifas plana o única y variable por distancia de recorrido, se aplicará la tarifa preferencial prevista en el régimen jurídico aplicable, en especial, el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; la Ley Orgánica de Discapacidades y, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.”;

**Que,** la Disposición Transitoria Primera de la referida Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, sancionada el 01 de diciembre de 2020, ordena que: “...La Secretaria de Movilidad, dentro del término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, celebrará la adenda a los contratos de operación vigentes, en los términos previstos en el artículo que regula la prestación del servicio sin integración de la Sección I del Capítulo Innumerado De la Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, y emitirá las nuevas autorizaciones.”;

**Que,** la Disposición Transitoria Cuarta de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 establece: “La Secretaría de Movilidad, en el término de 30 días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, emitirá el Manual de Indicadores de Calidad de servicio de transporte público de pasajeros que formará parte, entre otras, de la adenda a celebrarse a los contratos de operación vigentes y de los nuevos contratos. En este Manual se establecerán con claridad los mecanismos que se emplearán para el control del cumplimiento de los indicadores de calidad previstos en éste”;

**Que,** la Disposición Transitoria Quinta de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 establece: “Los operadores públicos y privados, en el término



de 30 días, contado a partir de la suscripción de la adenda a los contratos de operación vigentes y de las nuevas autorizaciones, deberán cumplir con los indicadores de calidad de servicio de transporte público de pasajeros, en los términos previstos en la adenda y en las nuevas autorizaciones.”;

**Que,** la Disposición Transitoria Sexta de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 establece: *“Una vez cumplidos los términos previstos en las Disposiciones Transitoria Primera y Quinta, esto es, luego de transcurrido el término de sesenta días, contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, se aplicará la nueva tarifa para el subsistema de transporte público convencional y Subsistema Metrobús-Q, prevista en el artículo que regula el esquema de tarifas sin integración”;*

**Que,** la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, en cumplimiento de la Disposición Transitoria Primera, mediante Oficio Circular Nro. SM-2021-0058 de fecha 11 de enero de 2021, notificó a las Operadoras de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, cuyos Contratos de Operación se encuentran vigentes, el cronograma de suscripción de las adendas dispuestas en el artículo innumerado (quinto) de la Sección I del Capítulo innumerado que dice relación a la prestación del servicio sin integración; procedimiento de suscripción de adendas que se encuentra ejecutado íntegramente;

**Que,** la reforma de la CLÁUSULA CUARTA del Contrato de Operación vigente de cada una de las Operadoras de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, a través de las correspondientes Adendas suscritas entre la Secretaría de Movilidad y los Representantes Legales de las Operadoras legalmente autorizadas, en el numeral 4.03 de la mentada cláusula cuarta se estableció que: *“(...) Los parámetros de calidad del servicio que deberá cumplir la Operadora, son los que se detallan en el Anexo I del presente instrumento...”;*

**Que,** mediante Resolución Nro. SM-2021-003 de 11 de enero de 2021, la Secretaría de Movilidad expide el Manual para la Implementación de Indicadores de Calidad de Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, que se conforma de ocho componentes de manera estructurada a fin de orientar a las operadoras a concretar el cumplimiento de la calidad del servicio, los medios que impactan en su satisfacción y, finalmente, las etapas de implementación del modelo para la calidad de servicio.

**Que,** mediante Memorando Nro. SM-DMGM-2021-0174 de 08 de marzo de 2021, el Director de Gestión de la Movilidad, remite: Informe de

Cumplimiento de Requisitos Documentales No.SM-DMGM-RD-032-2021-AAAS suscrito por el Abg. Alfonso Alexis Ávila Sánchez, en el que se indica que concluido la fase de convalidación y revisada la documentación se verifica el cumplimiento de la Operadora Compañía de Transportes Guadalajara S.A.; Informe de Verificación de Unidades de la Operadora Guadalajara No. SM-DMGM-2021-069 suscrito por los señores Henry Suárez y Richard Reza, en el que se establece que de las 53 novedades encontradas en la flota vehicular fiscalizada de la Compañía de Transporte Guadalajara, se constató que, las mismas fueron subsanadas en su totalidad; e, Informe cumplimiento de Parámetros de Calidad de Servicio No. SM-DMGM-ICPC-2021-032-AAAS suscrito por el Abg. Alfonso Alexis Ávila Sánchez, mediante el cual indica que se ha verificado el cumplimiento de los parámetros establecidos en el Manual para la Implementación de Indicadores de calidad de servicio y recomienda que previa la verificación de la totalidad de parámetros e indicadores de calidad de servicio, se emita la correspondiente Resolución Administrativa de Actualización de Tarifa

**Que,** mediante Memorando Nro. SM-DMGM-2021-0197 de 15 de marzo de 2021, el Director de Gestión de la Movilidad, remite el Informe de Cumplimiento de Parámetros de Calidad de Servicios de Transporte Público que se puede Verificar por Medios Tecnológicos No. SM-DMGM-ICPCT-2021-032-AAAS suscrito por el Abg. Alfonso Alexis Ávila Sánchez, en el que se indica que verificado el informe remitido por la Dirección Metropolitana de Desarrollo Tecnológico de la Movilidad, mediante Memorando Nro. SM-DMDTM-2021-0053 de 11 de marzo de 2021, se determina que la Operadora Compañía de Transportes Guadalajara S.A. ha cumplido con los parámetros e indicadores y recomienda se emita la correspondiente Resolución Administrativa de Actualización de Tarifa, lo cual es aprobado por el señor Secretario de Movilidad, mediante sumilla inserta en SITRA;

**Que,** mediante Oficio No. Oficio Nro. GADDMQ-SECOM-2021-0229-O de 08 de abril de 2021, suscrito por el Dr. Robinson Ricardo Robles Villaverde, Secretario de Comunicación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, se autoriza el uso de los elementos y las artes para brandear las unidades de transporte público de las operadoras que sean autorizadas a actualizar la tarifa, según lo dispuesto en la Ordenanza Metropolitana 017-2020;

En ejercicio de las atribuciones, facultades y responsabilidades legalmente conferidas al Secretario de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito:

## RESUELVE

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Autorizar a la Compañía de Transportes Guadalajara S.A., para que a partir del 12 de abril de 2021, actualice la tarifa del subsistema de transporte público convencional a USD\$ 0,35 USD (Treinta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América), a este valor se aplicarán las tarifas preferenciales previstas en el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Ley Orgánica de Discapacidades; y, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** La Compañía de Transportes Guadalajara S.A., tendrá el plazo máximo de cuatro (4) días, contado a partir de la fecha de notificación de la presente resolución, para brandear la totalidad de unidades que conforman su flota, de conformidad al Anexo 1 de la presente resolución.

**DISPOSICIÓN GENERAL PRIMERA.-** Notifíquese a través de la Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad, con el contenido de esta resolución, a la Compañía de Transportes Guadalajara S.A.; y, a la Máxima Autoridad de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

**DISPOSICIÓN GENERAL SEGUNDA.-** La Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad, será la encargada del control y fiscalización sobre lo dispuesto en la presente resolución.

**DISPOSICIÓN GENERAL TERCERA. –** Encárguese la publicación de la presente resolución en la página web de la Secretaría de Movilidad, a la Dirección Metropolitana de Desarrollo Tecnológico.

La presente Resolución entrará en vigencia desde la fecha de su publicación en la página web de la Secretaría de Movilidad.

Dada y firmada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a los 8 días de mes de abril de 2021.

Lcdo. Guillermo Abad Zamora  
**SECRETARIO DE MOVILIDAD**  
**MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**