

REGISTRO OFICIAL[®]

ÓRGANO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

SUMARIO:

Págs.

GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS

ORDENANZA MUNICIPAL:

- Cantón Quinindé: De regulación y fijación de la tarifa del servicio de transporte comercial de tricimotos (mototaxi) 2

RESOLUCIÓN PARROQUIAL RURAL:

- 002 Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural La Victoria de Imbana - Cantón Zamora: De alineación del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial al Plan Nacional de Desarrollo “Ecuador no se Detiene” 2025-2029, su Estrategia Territorial Nacional (ETN) y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 33

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN QUININDÉ**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Un eficiente servicio de transporte permite a la sociedad un progreso económico y mejora en la calidad de vida. Parte de la planificación es la determinación de tarifas para servicio de transporte Intracantonales de todas las modalidades que operan bajo regulación del GAD Municipal, pues así se puede garantizar la rentabilidad del oferente y un buen servicio al usuario.

El derecho al trabajo, un tema que no se puede dejar de observar, ni desconocer como derecho constitucional, cuyo reconocimiento ha sido producto de la lucha de los trabajadores a través del tiempo, quienes desde los inicios de la sociedad han sido sujetos a tratos discriminatorios, en especial los transportistas y aquellos ciudadanos que integran los grupos de atención prioritaria.

El GAD Municipal de Quinindé no cuenta con normativa legal (ordenanza) regulatoria para las tarifas de transporte comercial bajo las competencias de este, por ende, no dispone de un tarifario definido que proporcione a la ciudadanía información clara de los costos de los pasajes en las diferentes modalidades.

El GAD Municipal de Quinindé no ha realizado ninguna actualización o revisión de las tarifas de transporte que rigen en los servicios comerciales que operan dentro de las diferentes modalidades intracantonales bajo su regulación y control dentro de Quinindé, y las operadoras laboran con los mismos costos establecidos por el ex Concejo Nacional de Tránsito mediante Resolución No. 001DIR2003CNTTT, de 22 de enero de 2003.

Desde el 03 de octubre del año 2014, el Gobierno Central, a través de la Agencia Nacional de Tránsito, emitió la resolución Nro. 122DIR2014ANT, con la cual se define la metodología para establecimiento de tarifas de transporte en las diferentes modalidades, para que estén sean acogidas en las definiciones de normativa de los diferentes GAD o sirvan como referencia para la construcción de la normativa, y que hasta la presente fecha el GAD Municipal de Quinindé, no ha aprobado ninguna metodología que permita establecer la normativa regulatoria para definir las tarifas de transporte comercial en el cantón.

El 17 de junio del 2015, Mediante Oficio Nro. ANTDE20158847OF, la licenciada María Lorena Bravo Ramírez, Directora Ejecutiva de la Agencia Nacional de Tránsito, solicito que se dé cumplimiento a la base legal referente a los derechos de las personas con discapacidades, por tanto, siendo de competencia de los GADs Municipales, la fijación de las tarifas en el ámbito intracantonal, estas disposiciones deben constar en las respectivas ordenanzas de fijación de tarifas, para su cumplimiento obligatorio, en el caso de Quinindé, se ha omitido este cumplimiento, al no contar con norma regulatoria, ocasionando que el cumplimiento de este derecho quede sustentado en el libre criterio de los conductores y controladores prestadores del servicio de transporte, ocasionando en muchos casos una flagrante violación de sus derechos y a la ley.

Desde el inicio de la nueva administración municipal en el año 2023, los principales requerimientos de la ciudadanía a la Dirección de Tránsito Municipal, han estado enmarcados en los siguientes aspectos; a) que la Dirección de Tránsito garantice que las operadoras de transporte brinden buen trato a los usuarios; b) que las operadoras de transporte respeten las rutas y frecuencias autorizadas; c) que los choferes y controladores de las operadoras de transporte, respeten las tarifas establecidas; d) que la Dirección de Tránsito, implemente mecanismos de control y sanción a las operadoras; y e), que la Dirección de Tránsito, implemente mecanismos para la atención de denuncias y quejas ciudadanas. En este contexto es fundamental que el GAD Municipal de Quinindé, avance en los procesos de construcción normativa y regulación de las actividades derivadas del uso de las competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

EL CONCEJO MUNICIPAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN QUININDÉ**CONSIDERANDO**

Que, el **artículo 1** de la Constitución de la república del Ecuador dispone que *“el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada”*.;

Que, la Constitución de la República en el **artículo 33** define al trabajo como: *“El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado”*;

Que, el **artículo 35** de la Constitución de la República del Ecuador establece que *“Las personas adultas mayores, niñas, niños y adolescentes, mujeres embarazadas, personas con discapacidad, personas privadas de libertad y quienes adolezcan de enfermedades catastróficas o de alta complejidad, recibirán atención prioritaria y especializada en los ámbitos público y privado”*

Que, de conformidad con el **artículo 52** de la Constitución de la República del Ecuador, establece que *“Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características;*

Que, el numeral 25 del **artículo 66** de la Constitución de la república del Ecuador, garantiza a las personas el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad con eficiencia, eficacia y buen trato;

Que, El **artículo. 76** numeral 7, literal L) de la Constitución del República del Ecuador establece *“Las resoluciones de los poderes públicos deberán ser motivadas. No habrá motivación si en la resolución no se enuncian las normas o principios jurídicos en que se funda y no se explica la pertinencia de su aplicación a los antecedentes de hecho. Los actos administrativos, resoluciones o fallos que no se encuentren debidamente motivados se considerarán nulos. Las servidoras o servidores responsables serán sancionados.”*;

Que, el **artículo 82** de la Constitución de la república del Ecuador consagra *“el derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución (...)”*;

Que, el **artículo 225** de la Constitución de la república del Ecuador, consagra que el sector público comprende "...3. Los organismos y entidades creados por la Constitución o la ley para el ejercicio de la potestad estatal, para la prestación de servicios públicos o para desarrollar actividades económicas asumidas por el Estado. 4. Las personas jurídicas creadas por acto normativo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados para la prestación de servicios públicos;

Que, el **artículo 227** de la Constitución de la república del Ecuador dispone que *“la administración pública constituye un servicio a la colectividad (...)”*;

Que, el **artículo 238** de la Constitución de la república del Ecuador, dispone que *“los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera (...)”*;

Que, el **artículo 240** de la Constitución de la república del Ecuador, establece 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 **artículo 264** numeral 5 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que es competencia exclusiva sin perjuicio de las otras que determine la Ley, “Crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras”. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas cantonales;

Que, el **artículo 264** numeral 6 de la Constitución de la república del Ecuador, prescribe “*los gobiernos municipales tendrán la competencia de Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal*”;

Que, el **artículo 314** de la Constitución de la República en su segundo inciso determina que, “*El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación*”;

Que, el **artículo 319** de la Constitución de la república del Ecuador, establece que “*se reconocen diversas formas de organización de la producción en la economía, entre otras las comunitarias, cooperativas, empresariales públicas o privadas, asociativas, familiares, domésticas, autónomas y mixtas*”;

Que, el **artículo 325** de la Constitución de la república del Ecuador, establece que “*se reconocen todas las modalidades de trabajo, en relación de dependencia o autónomas, con inclusión de labores de auto sustento y cuidado humano; y como actores sociales productivos, a todas las trabajadoras y trabajadores*”;

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

Que, la Constitución de la República en su **artículo 425**, establece El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos. En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior. La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados;

Que, el **artículo 5** del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, predice que La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la Constitución comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes.”;

Que, el **artículo 7** del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, predice que se reconoce a los consejos (...) municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial.

Que, el artículo 54 literal f) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, manifiesta que Son funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal las siguientes: *f) Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley* y en dicho marco, prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente (...)

Que, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, 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 cantonal”, en concordancia con lo previsto en el literal a) del artículo 57, que establece como atribución del Concejo Municipal “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 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, establece 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. La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia. Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código”;*

Que, el artículo 3 del Código Orgánico Administrativo, respecto al Principio de eficiencia, dispone que las actuaciones administrativas se realizan en función del cumplimiento de los fines previstos para cada órgano o entidad pública, en el ámbito de sus competencias;

Que, el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece: El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas;

Que, el artículo 3A de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en atención a la Prioridad de movilidad, dispone que el Estado garantizará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente el medio y la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes y servicios, con los límites establecidos por la autoridad competente. Para el establecimiento de la política pública en la materia, se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. *Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos del presupuesto, en el siguiente orden: 4. Servicio de transporte comercial y de carga; (...);*

Que, el artículo 13 literal c de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, dispone Son órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los siguientes: (...) c) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados;

Que, el artículo 30.2 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, dispone que *“el control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos” (...);*

Que, en el 30.3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, dice textualmente: Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en 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 se legislen;

Que, el artículo 30.4, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, establece 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. (...)”* Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción.(...);

Que, los literales a), c), e), h), i), k), p), s), t) y v) del artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán como competencia, 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 del Ministerio rector del Transporte y la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como la que expidan los Gobiernos Autónomos Descentralizados, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal”; “c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector”; “e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial”; “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. El Ministerio del sector establecerá el marco referencial correspondiente”; “i) Aprobar las normas de regulación y control de transporte terrestre y tránsito y seguridad vial dentro de la zona urbana y rural de su jurisdicción ubicada dentro de la red vial estatal”; “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”; “m) Regular y suscribir los títulos habilitantes de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales”; “p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las operadoras de transporte debidamente constituidas a nivel intracantonal”; “s) Aprobar los informes de factibilidad para la creación de nuevos títulos habilitantes en el ámbito de su competencia”; “t) Aprobar los informes previos emitidos por el departamento técnico para la constitución jurídica de toda compañía o cooperativa en el ámbito de su competencia, según los parámetros que se establezcan en las ordenanzas respectivas”; “v) Expedir las ordenanzas necesarias que permitan planificar, regular, gestionar y controlar la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, de acuerdo con su modelo de gestión previo informe favorable de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”;

Que, el artículo 47 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, expresa el transporte terrestre de personas animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas. La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, dentro del ámbito de su competencia, realizarán los estudios

de costos reales de mercado, que permitirán establecer los ajustes tarifarios correspondientes cada dos años a esta actividad económica estratégica del Estado;

Que, el artículo 48 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, expresa, en el transporte terrestre, gozarán de atención preferente de calidad y calidez las personas con discapacidad, 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. La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro del ámbito de su competencia, establecerán los mecanismos de compensación a la transportación terrestre relacionados con las tarifas diferenciadas, las mismas que no serán subsidiadas por la administración pública, sino que se deberán incluir dentro de los estudios tarifarios correspondientes a cada modalidad;

Que, el artículo 51 en su literal b) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que, entre las clases de servicios de transporte terrestre, consta *Comercial (...)*;

Que, el artículo 54 en sus literales b, d, e de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que la prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos: b) La eficiencia en la prestación del servicio; d) La prevalencia del interés general por sobre el particular; y, e) Tarifas técnicas, justas y equitativas para la ciudadanía y las operadoras de transporte público y comercial;

Que, el artículo 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, respecto al Servicio de Transporte Comercial, expresa, Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley. Dentro de esta clasificación se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, alternativo comunitario rural excepcional, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto de pasajeros y/o bienes; y, turístico, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad, establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Para el caso del servicio de transporte alternativo comunitario rural excepcional, la emisión de títulos habilitantes se podrá otorgar a personas naturales o jurídicas. (...);

Que, el artículo 71 de la Ley Orgánica de Discapacidad que hace referencia al transporte público y comercial, señala que “Las personas con discapacidad pagarán una tarifa preferencial del cincuenta por ciento (50%) de la tarifa regular en 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; No podrá negarse el servicio ni ayuda personal a quien lo requiera por razón de su discapacidad”;

Que, el artículo 72 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina lo siguiente: “Títulos habilitantes de transporte terrestre. Son títulos habilitantes de transporte terrestre los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones, contenidos en la presente Ley, los cuales se otorgarán a las personas jurídicas domiciliadas en el Ecuador que tengan capacidad técnica y financiera y que cumplan con los requisitos exigidos en la Ley y los reglamentos; y, también a personas naturales para el servicio por cuenta propia y alternativo comunitario rural excepcional”;

Que, el artículo 77 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, define a las operadoras de transporte terrestre de la siguiente manera “Constituye una operadora de transporte terrestre, toda persona jurídica, sea cooperativa o compañía, que, habiendo cumplido con todos los

requisitos exigidos en esta Ley, su Reglamento y demás normativa aplicable, haya obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquiera de sus clases y tipos”. Ningún tipo de transporte podrá prestar otro servicio que no sea el autorizado en el respectivo título habilitante. (...);

Que, el artículo 201 literales a y e de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expresa 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; (...);

Que, el artículo 214B de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone que: “El Gobierno Central, así como los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción y en el ámbito de sus competencias, desarrollarán y promoverán incentivos que impulsen el transporte terrestre ciento por ciento eléctrico y de cero emisiones.”;

Que, la Disposición General DECIMA QUINTA de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina que: “Los vehículos de servicio público, que hubieren cumplido su vida útil, deberán someterse al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor, de acuerdo a lo establecido en el reglamento de la presente Ley.”;

Que, la Disposición General Segunda de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que los denominados tricimotos, mototaxis (motor de tres ruedas homologados) podrán prestar servicio comercial en lugares donde sea segura y posible su prestación, siempre y cuando se sujeten a las restricciones de circulación determinadas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados; y, las condiciones técnicas y de seguridad que rigen en el país expedidas por la autoridad competente;

Que, la Disposición Transitoria SEXAGÉSIMA SÉPTIMA de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que: “ Para la implementación del taxímetro digital, dentro del término de 90 días siguientes a la definición de los parámetros de homologación establecidos en la Disposición Transitoria anterior, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, actualizará la metodología referencial para la fijación de las tarifas de taxi a nivel nacional, e incluirá dentro de los costos operativos actuales, a los derivados de los avances informáticos establecidos en la presente Ley”;

Que, el artículo 62 numeral 3 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial establece, el Servicio alternativo-excepcional: Consiste en el traslado de terceras personas desde un lugar a otro en lugares donde sea segura y posible su prestación, sin afectar el transporte público o comercial. Los sectores urbano-marginales y rurales donde podrá operar esta clase de servicio serán definidos por los Municipios respectivos. Los títulos habilitantes serán responsabilidad de la Agencia Nacional de Tránsito, o de los GADs que hayan asumido la competencia, según el caso. Las características técnicas y de seguridad del servicio de transporte alternativo-excepcional y de los vehículos en que se preste será regulado por la Agencia Nacional de Tránsito que dictará el reglamento específico;

Que, el artículo 63 del Reglamento o lo ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece los servicios de transporte terrestre de acuerdo o su clase, tipo y ámbito podrán prestarse en los siguientes vehículos, cuyas características se establecerán en lo reglamentación y normas INEN vigentes: 2. TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL: 2.1. Transporte Intracantonal.- c) Servicio alternativo-excepcional: Tricimotos, mototaxis, triciclos motorizados (vehículos de tres ruedas);

Que, el Art. 73 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que: “La presentación de la solicitud para la obtención del título habilitante para la prestación del servicio de transporte terrestre público y comercial en las zonas solicitadas, estará condicionada al estudio de la necesidad de servicio, que lo realizará la ANT, las Unidades Administrativas Regionales o Provinciales, o los GADs que hayan asumido las competencias, según corresponda”;

Que, el Art. 93, del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que: “Las infracciones contenidas en los artículos 80, 81, 82, y 83 de la Ley serán sancionadas por la Agencia Nacional de Tránsito a través del Director Ejecutivo de la ANT, de conformidad con el procedimiento establecido en este Reglamento. Los GADS que asuman las competencias regularán, mediante las correspondientes ordenanzas, el procedimiento para la imposición de las sanciones administrativas a las operadoras de transporte terrestre previstas en los artículos 80, 81, 82 y 83 de la Ley, en el ámbito de sus competencias. Deberán para el efecto, mantener procedimientos homogéneos con el presente reglamento”;

Que, la DISPOSICIONES TRANSITORIAS del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que el “En las vías en zonas rurales donde por su caracterización vial no sea accesible el servicio de transporte público o comercial, excepcionalmente se podrá circular en camionetas de cabina simple o doble con pasajeros, incluso en su plataforma posterior, desde los puntos donde nace la necesidad hasta los sectores donde se cuenta con cobertura de transporte público o comercial autorizada por el ente competente. Por la excepcionalidad de la presente disposición, ésta se encontrará vigente hasta que el ente competente haya implementado las mejoras necesarias en su infraestructura vial; por lo que, bajo ningún concepto esta necesidad de movilidad representa una nueva modalidad de transporte público o comercial”;

Que, el artículo 71 de la Ley Orgánica de Discapacidades, sobre el transporte público y comercial dice: “Las personas con discapacidad pagarán una tarifa preferencial del cincuenta por ciento (50%) de la tarifa regular en 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, la Regla 7ma., del artículo 18 del Código Civil, determina que “A falta de ley, se aplicarán las que existan sobre casos análogos; y no habiéndolas, se ocurrirá a los principios del derecho universal”;

Que, el pleno del Concejo Municipal del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, en sesiones de fecha 7 y 28 de noviembre del año 2013, discute y aprueba en segunda instancia la Ordenanza de Creación de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el registro oficial número 138 del viernes 13 de junio del año 2014;

Que, el artículo 1.- de la Ordenanza de Creación de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: Creación y Naturaleza. - Créase la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la Municipalidad de QUININDE, dependencia técnica de nivel operativo y administrativo, cuyo titular es el Director o JEFE DE UNIDAD y estará subordinada a la supervisión del Concejo Cantonal y del señor Alcalde;

Que, el artículo 2.- de la Ordenanza de Creación de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: Fines. - En cumplimiento de las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades, que en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial le corresponde al Municipio del Cantón QUININDE; se crea la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que se conocerá por sus siglas UMTTTSVQ, quien se encargará de planificar, organizar, regular y controlar el transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial interparroquial-intracantonal y urbano en todo el territorio que comprende la jurisdicción del Cantón QUININDE, manteniendo coordinación directa con los órganos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial competentes para la correcta aplicación de esta ordenanza, leyes y reglamentos correlativos;

Que, el artículo 8 literal c) de la Ordenanza de Creación de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone que la unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial del cantón Quinindé, dispone “*que es una de 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 de carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo*”

y o masivo, en el ámbito urbano e Intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el ministerio del sector”;

Que, el artículo 9 de la Ordenanza de Creación de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que esta dirección expedirá las resoluciones administrativas por medio de su director, las mismas que deben ser debidamente motivadas;

Que, el artículo 23, CAPÍTULO VIII DE LA REGULACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE, *Ibidem*, Competencia.- En materia de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Cantón Quinindé compete a la UMTTTSVQ: a) Proponer ante el Concejo Cantonal, proyectos de normas y regulaciones que, enmarcados en las disposiciones del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y otras pertinentes, permitan asegurar la correcta administración de las actividades y servicios de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dentro del Cantón Quinindé. b) Aplicar leyes, ordenanzas, reglamentos, y toda otra norma referente a la planificación, organización, regulación y control de las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial c) Coordinar la aplicación y el cumplimiento de las resoluciones, regulaciones, normas de tránsito y transporte terrestre y de esta ordenanza, con los órganos de tránsito competentes;

Que, el Pleno del Concejo Municipal del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, en sesiones de fecha 04 y 1crea lasto del año 2016, discutió y aprobó la Ordenanza Reformatoria a la Ordenanza de Creación de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el registro oficial número 138 del viernes 13 de junio del año 2014; por la cual en su artículo 1 se crea la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre, Seguridad Vial y Movilidad Humana de Quinindé;

Que, con fecha viernes 13 de mayo de 2022, se publicó en el Registro Oficial de la República del Ecuador, Edición Especial número 197, página 16 hasta la página 40, la Ordenanza Sustitutiva a la Ordenanza que Regula el Procedimiento Para el Otorgamiento de Títulos Habilitantes de Transporte Terrestre en el cantón Quinindé a través de la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre, Seguridad Vial y Movilidad de Quinindé; dentro da la cual consta el capítulo IV y artículo 12 respecto al procedimiento a seguirse para los estudios de necesidad de transporte;

Que, el capítulo IV y artículo 12 de la Ordenanza Sustitutiva a la Ordenanza que Regula el Procedimiento Para el Otorgamiento de Títulos Habilitantes de Transporte Terrestre en el cantón Quinindé a través de la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre, Seguridad Vial y Movilidad de Quinindé respecto al procedimiento a seguirse para los estudios de necesidad de transporte dispone, es el que analiza las demandas presentes y futuras de movilidad de personas y materia precedidas por estudios de movimientos que necesariamente involucran a los diferentes medios de transporte;

Que, el Estudio de Necesidad se realizará en toda la jurisdicción cantonal, con la finalidad de dotar de transporte a todas las zonas del cantón Quinindé. Se lo realizará conforme a las recomendaciones dispuestas a través de resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito;

Que, el Estudio Técnico de Necesidades se podrá realizar al comienzo de cada periodo municipal, compaginando con el PDyOT, siempre y cuando exista la necesidad. Para esto, se debe informar al señor alcalde el inicio de la realización del Estudio de Necesidades y, al término del mismo, entregar el Estudio finalizado con su debida Resolución de Aprobación para conocimiento del Alcalde, como a los organismos pertinentes de ley;

Que, para realizar el trámite del Estudio de Necesidad de Transporte del Cantón se realizará el siguiente procedimiento: 1. Cuando la Dirección de Tránsito analizare la demanda existente en algún sector del cantón en transporte, el Director de Tránsito comunicará al señor Alcalde sobre la realización del mismo. 2. Cuando algún sector del cantón Quinindé o transportistas argumenten la necesidad de movilidad,

deberán presentar el requerimiento motivado al Director de Tránsito, quien analizará con su equipo técnico dicho requerimiento y se considerará para el próximo Estudio de Necesidades. 3. El Estudio de necesidades deberá ser aprobado mediante Resolución del área jurídica, previo informe técnico de la Dirección Municipal de Tránsito y presentado para conocimiento de la máxima autoridad del Gad Quinindé y organismos pertinentes;

Que, el artículo 1 de la resolución 006-CNC-2012, dispuso transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente (...);

Que, el artículo 15 de la resolución 006-CNC-2012, estableció que en el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, emitir políticas, lineamientos y directrices locales, para el adecuado ejercicio de sus facultades y atribuciones en los términos establecidos en la presente resolución;

Que, el artículo 17 numeral 7 de la resolución 006-CNC-2012, estableció 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 la normativa técnica local para 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 concejo nacional de competencias mediante la Resolución 003-cnc-2014, dispuso la aclaratoria a la resolución 006-CNC-2012 , y 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 trasferida 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 autónomos descentralizado municipal;

Que, el artículo 3 de la Resolución 003-cnc-2014 señala, a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales le corresponde fijar la tarifa de transporte terrestre, para lo cual implementaran en ejercicio de su autonomía los mecanismos que consideren necesarios para el cumplimiento irrestricto de la Constitución y la Ley;

Que, la disposición segunda de la resolución 107-DIR-2014-ANT reformo el artículo 5 de la resolución 073-DIR-2014-ANT, por el cual se dispuso lo siguiente, conforme a los 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 referencia la metodología dispuesta en los artículos precedentes y análisis técnico contenido en el estudio que motivo la presente resolución y que pasa a formar parte habilitante de este instrumento (...);

Que, la Resolución N° 126-DE-ANT-2014, de fecha 29 de septiembre de 2014, la Agencia Nacional de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en su artículo 1 certifica la Ejecución de la Competencia de Títulos Habilitantes a favor del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Quinindé;

Que, el Artículo 1 inciso segundo de la Resolución 013 Dir 2023 Ant Reglamento Para El Servicio Comercial De Tricimotos dispone, que Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales son competentes en materia de planificación, regulación y control del servicio comercial de tricimotos de pasajeros dentro su circunscripción territorial, y son los encargados de la habilitación o emisión del título habilitante para el uso de vehículos motorizados de tres ruedas. (...);

Que, el Artículo 4 de la Resolución 013 Dir 2023 Ant Reglamento Para El Servicio Comercial De Tricimotos expresa, Las denominadas tricimotos, mototaxis (motor de tres ruedas homologados) son vehículos a motor de tres ruedas, debidamente manufacturado y homologado, cuya parte posterior

consiste en un espacio destinado para el transporte comercial de pasajeros, sin distinción del tipo de propulsión, sea esta eléctrica o con motores de combustión, en concordancia con lo establecido en las normas INEN y demás normas técnicas correspondientes;

Que, el Artículo 5 de la Resolución 013 Dir 2023 Ant Reglamento Para El Servicio Comercial De Tricimotos expresa, Es el servicio comercial de transporte de pasajeros brindado por una Tricimoto a terceras personas a cambio de una contraprestación económica. Para la prestación de este servicio se requerirá de un permiso de operación emitido por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales en el ámbito de sus competencias, los mismos que se emitirán en función de los lugares en donde exista la necesidad del servicio y que se identifique que sea segura y posible su prestación, siempre y cuando se sujeten a las restricciones de circulación determinadas por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales; y, a las condiciones técnicas y de seguridad que rigen en el país, expedidas por la autoridad competente;

Que, el Artículo 7 de la Resolución 013 Dir 2023 Ant Reglamento Para El Servicio Comercial De Tricimotos, en lo que respecta de los estudios técnicos de necesidad del servicio de operación de tricimotos pasajeros, manifiesta, Es responsabilidad de los gobiernos autónomos descentralizados, metropolitanos y municipales en el ámbito de sus competencias, la emisión de títulos habilitantes para el servicio de transporte terrestre comercial, para lo cual, de conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, deberán elaborar el estudio técnico de necesidad del servicio que justifiquen el otorgamiento o emisión del permiso de operación en atención a la planificación local, lo cual propenderá al cumplimiento de los estándares y parámetros técnicos integrales, al ordenamiento y control del tráfico. (...);

Que, el Artículo 32 de la Resolución 013 Dir 2023 Ant Reglamento Para El Servicio Comercial De Tricimotos dispone, Las operadoras de transporte terrestre comercial de tricimotos, serán supervisadas y controladas por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos o municipales, en el ámbito de sus competencias. En las inspecciones se verificará el cumplimiento de condiciones mínimas de seguridad, confort y comodidad de los usuarios de este tipo de servicio, de conformidad con las disposiciones establecidas en la Ley, en los reglamentos y las condiciones determinadas en el permiso de operación (...);

Que, el Artículo 1 del Acuerdo Ministerial No. 019 – 2021, de la “Metodología Para la Fijación de Tarifas Para el Transporte Comercial en Taxis Convencional y Ejecutivo en el Ecuador expresa, Establecer la metodología de cálculo referencial para la definición de tarifas que se insertarán en el taxímetro por concepto de la prestación del servicio de transporte terrestre comercial de pasajeros en taxi convencional y ejecutivo, la misma que se aplicará por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos, Mancomunidades y Consorcios competentes, en cada una de sus jurisdicciones;

Que, el Artículo 2 del Acuerdo Ministerial No. 019 – 2021, de la “Metodología Para la Fijación de Tarifas Para el Transporte Comercial en Taxis Convencional y Ejecutivo en el Ecuador expresa, Para efectos del presente Acuerdo Ministerial, se entenderán los siguientes conceptos: 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. Carrera. – Traslado de pasajeros en una unidad de taxi debidamente autorizada, de un punto a otro, pudiendo ser la misma: corta, intermedia o larga. Carrera mínima. - Valor monetario mínimo que el usuario de este medio de transporte debe pagar por trasladarse de un punto a otro. 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. Costos operacionales. - Son los costos en los que se incurre durante la operación, prestación del servicio, de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo. Costos fijos. - Son los que no dependen del kilometraje recorrido, como los gastos con personal de operación y mantenimiento, gastos administrativos y costo de capital (depreciación y remuneración). Costos variables. - Son los que

dependen del kilometraje recorrido por la flota, como el combustible, rodaje, lubricantes, repuestos y accesorios. 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. Demanda de pasajeros. - Cantidad de usuarios que utilizan el sistema de transporte terrestre comercial en taxis convencional y ejecutivo, y que puede ser medido en diferentes períodos de tiempo. Pasajero. - Es la persona que utiliza un medio de transporte para movilizarse de un lugar a otro cancelando la tarifa legalmente establecida, sin ser el conductor. Tarifa. - Valor a pagar por parte del usuario para acceder al servicio de transporte terrestre comercial, determinado por la autoridad competente. Transporte comercial. - El Art. 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina que “El transporte comercial es el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley.” (...);

Que, el Artículo 4 del Acuerdo Ministerial No. 019 – 2021, de la “Metodología Para la Fijación de Tarifas Para el Transporte Comercial en Taxis Convencional y Ejecutivo en el Ecuador expresa, Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos, Mancomunidades y Consorcios, cada vez que aprueben una nueva tarifa, deberán remitir a la ANT, por ser el ente regulador del transporte terrestre, la resolución con la que se fijó la tarifa y el estudio técnico que sustentó dicha resolución;

Que, el Artículo 5 del Acuerdo Ministerial No. 019 – 2021, de la “Metodología Para la Fijación de Tarifas Para el Transporte Comercial en Taxis Convencional y Ejecutivo en el Ecuador expresa, El marco referencial contemplado en el Anexo 1 del presente Acuerdo Ministerial será de aplicación obligatoria para los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, Regionales y Metropolitanos, sus Empresas Públicas, Mancomunidades y Consorcios;

Que, el acápite 1.1 de la Metodología Referencial Para la Definición de la Tarifa de Transporte Comercial en Taxis Convencional y Ejecutivo en Ecuador, define como el objetivo de la metodología, Proporcionar un instrumento técnico a los GAD Municipales y Metropolitanos, Mancomunidades, y Consorcios, para la determinación del cálculo de tarifas del transporte comercial en taxis convencionales y ejecutivos, que permita regular a nivel nacional una tarifa real del servicio de transporte comercial en la modalidad señalada dentro de sus competencias, con base en sus diferentes realidades territoriales y que permita brindar a la ciudadanía ecuatoriana accesibilidad a servicios de calidad en condiciones justas y equitativas;

Que, el acápite 3.1.2.1 de la Metodología Referencial Para la Definición de la Tarifa de Transporte Comercial en Taxis Convencional y Ejecutivo en Ecuador, en lo que respecta a los costos fijos expresa, Son los rubros monetarios que el propietario de una unidad de taxi incurre de manera obligatoria e independientemente del nivel de operaciones del taxi, para poder realizar la prestación del servicio. (...);

Que, el acápite 3.1.2.2 de la Metodología Referencial Para la Definición de la Tarifa de Transporte Comercial en Taxis Convencional y Ejecutivo en Ecuador, en lo que respecta a los costos variables expresa, Los costos variables son aquellos rubros que dependen del nivel de actividad que presta el transporte de taxi, su relación es directamente proporcional, ya que, si el nivel de actividad crece, este valor también lo hace y viceversa. (...);

Que, el acápite 3.1.2.3 de la Metodología Referencial Para la Definición de la Tarifa de Transporte Comercial en Taxis Convencional y Ejecutivo en Ecuador, en lo que respecta a los costos de depreciación expresa, Para establecer este costo de depreciación de los vehículos se debe conocer el valor de la unidad de taxi considerando la muestra representativa, para el cálculo de este valor se realizará un análisis de frecuencia de los modelos de la muestra y se determinarán promedios ponderados observando los vehículos del más común al menos común. También se determinará la antigüedad de éstos y su vida útil. (...);

Que, el acápite 3.1.3 de la Metodología Referencial Para la Definición de la Tarifa de Transporte Comercial en Taxis Convencional y Ejecutivo en Ecuador expresa, La rentabilidad operacional del patrimonio permite identificar la utilidad que le ofrece a los socios, accionistas o dueños de vehículo el capital que han invertido en el vehículo o bien, sin tomar en cuenta los gastos financieros ni de impuestos y participación de trabajadores. La fijación de la tarifa se calculará con base en la determinación de una tasa de rentabilidad esperada en la operación, misma que podrá basarse en el cálculo del costo promedio de capital ponderado, y valoración de activos fijos (Indicadores aceptados a nivel internacional para evaluación de proyectos de inversión privados), o aquella que la entidad competente defina y justifique técnicamente, conforme la realidad socio económica de la circunscripción. (...);

Que, el acápite 3.2 de la Metodología Referencial Para la Definición de la Tarifa de Transporte Comercial en Taxis Convencional y Ejecutivo en Ecuador expresa, La tarifa mínima de carrera se define como el valor monetario mínimo que el usuario de este medio de transporte debe pagar por trasladarse de un destino a otro. El valor mínimo de la carrera en taxis está justificado técnicamente por la sumatoria de tres rubros: Costo por kilómetro recorrido, Arrancada, Costo por minuto de espera (...);

Que, es importante manifestar que de la revisión de información en el portal web de la Agencia Nacional de Tránsito no existe información que disponga la metodología para la elaboración de un estudio tarifario del transporte comercial en la modalidad en tricimotos, mototaxis, lo que refleja la indiferencia con la cual se asocia a este importante sector de la transportación popular del Ecuador. Sin embargo, si existen metodologías para realización de estudios tarifarios de otras modalidades de transporte comercial como taxis y buses intracantonal, además de un amplio sustento legal para realización de estudios tarifarios que de forma general involucra a todo el sector del transporte comercial, el cual es viable se adapte y aplique en el estudio tarifario de la modalidad tricimotos del cantón Quinindé;

Que, mediante oficio S/N, de fecha 29 de enero del 2024, dirigido al Sr. Stalin Álava Mendieta Director de Tránsito del GAD Quinindé, y recibido en la secretaria de la DTTTSVM el 29 de enero de 2024, el Sr. Víctor Moncayo, en calidad de presidente de la UNION CANTONAL MOTOTAXIS Y TRICIMOTOS DE QUININDE, en respuesta al oficio Nro. GADMCQ-DMTTTSMH-SAAM2024-016-O, informa que; el 26 de Enero del 2024 realizaron reunión extraordinaria, de la Unión Cantonal de Compañías de Mototaxis, y manifiesta, que una vez revisado el estudio realizado por la Consultora Bolaños & Salas en el año 2022, concluyen que el resultado del estudio que incrementa el valor del pasaje de 0,50 ctvs., a 0.60 ctvs. la carrera para la modalidad de mototaxis y tricimotos, no está acorde con la realidad que vive esa modalidad de transporte. Que el estudio manifiesta que el consumo x día de combustible (gasolina) es de 3.80 dólares, aproximadamente 1.5 galón al día, cuando ellos llegan a consumir alrededor de 8.40 dólares y 3.5 galones al día, que el kilometraje recorrido señalado en el estudio, es inferior, al que realmente se realiza, porque no se está tomando en cuenta el kilometraje en la búsqueda de una nueva carrera, lo que cambiará el costo total por cambios al año, en la reparación de motor el valor, está muy por debajo a lo real. Y concluye diciendo, debido a todas estas anomalías existentes se solicita a usted se haga un cálculo de la tarifa tal cómo se lo ha hecho en otros cantones donde existe esta modalidad, tomando en cuenta la realidad de la operatividad de las operadoras que prestamos el servicio y se eleve un informe al Concejo en Pleno para que ellos tomen una decisión que beneficie a nuestro Gremio y a la ciudadanía, al respecto, se plantea que la carrera mínima sea de 0.75 cts. de dólar, o el valor de la carrera por pasajeros: se de 1 pasajero 0.50 ctvs, por 2 pasajeros 0.75 ctvs, por 3 pasajeros 1 dólar, y el valor de la carrera para los estudiantes no variará en ningún aspecto, seguirá como se viene trabajando;

Que, mediante oficio # 005-VSAQ.O dirigido al Sr. Stalin Álava Mendieta DMTTTSVMH del GAD Quinindé con fecha 06 de febrero del 2024, recibido en secretaria con fecha 06 de febrero de 2024, el Sr. Pablo Limones Cerezo, en calidad de gerente de la compañía CAUTRAT S.A. CONSORCIO AUTOMOTRIZ DE TRANSPORTES TERRESTRES mediante oficio Nro. GADMCQ-DMTTTSMH-SAAM-2024-017-O manifiesta, al socializar el estudio con mis representados y al haber hecho un análisis exhaustivo hemos considerado que los costos operativos que genera nuestras unidades no justifican el aumento de los 0.05 ctvs., teniendo en consideración que desde el gobierno del

CrnI. Lucio Gutiérrez se subió de 0.20 a 0.25 ctvs.; es decir en 20 años de no ha habido ningún incremento; desde el año 2014 que asumieron las competencias los Gad Municipales las tarifas no han sido modificadas por lo tanto no sería justo que en todo este tiempo no se haya considerado dicho incremento, teniendo en cuenta que el valor del diésel anteriormente era de 1.04 y ahora es de 1.75; en la actualidad se piensa eliminar los subsidios de los combustibles por lo tanto solicitamos el alza del pasaje a 0.40 ctvs. cómo está establecido en varios cantones a nivel nacional;

Que, mediante oficio N° 0968-PGS-FEDOTAXIS emitido con fecha 01 de abril de 2024 La federación de operadoras de transporte en taxis del Ecuador (FEDOTAXIS), en relación a la solicitud de los señores, Luis Alcívar en calidad de representante de la cooperativa de transporte en taxi los Jardines, y Sr. Luis Cueva, en calidad e representantes de la cooperativa de transporte en taxi Nuevo Quinindé, cuya parte pertinente solicitan que para definición de tarifas se aplique lo resultado mediante acuerdo ministerial 019-2021 de fecha 21 de abril del 2022 el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en el que se actualiza la METODOLOGÍA PARA LA FIJACIÓN DE TARIFAS PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL EN TAXIS CONVENCIONAL Y EJECUTIVO EN EL ECUADOR, que determina que se debe aplicar el taxímetro;

Que, según los oficios remitidos a la Dirección de Tránsito Municipal, en respuesta al oficio Nro. GADMCQ-DMTTTSVMH-SAAM-2024-016-O de fecha 25 de enero de 2024, con el cual se socializa el ESTUDIO PARA LA DEFINICIÓN DE TARIFAS DE TRANSPORTE BAJO LA COMPETENCIA DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DE QUININDÉ 2022, que reposa en el archivo físico de la DMTTTSVMH, las operadoras de transporte en las modalidades, mototaxi, taxis, manifiestan su oposición a los resultados del estudio, al coincidir todas ellas, que los valores resultantes de la metodología desarrollada en dicho estudio, no cubren el mínimo de sus reales costos operacionales, por cuanto los datos consignados no son reales y difieren de los que ellos consideran son los correctos, ocasionando un resultado erróneo que los perjudica;

Que, la metodología que presenta en el año 2022, el consultor Bolaños y Salas, para la fijación de las tarifas de transporte en el cantón, no considera aspectos relevantes relacionados al tamaño y necesidad distintas de las diferentes parroquias y centros urbanos de nuestro cantón; por lo que, debería apearse a la realidad de cada sector y contemplar la obligatoriedad de actualización constante, y omite obligaciones legales sustanciales en la definición. Debería manejar un planteamiento sencillo, de fácil comprensión, con nomenclatura clara, que permita la correcta aplicabilidad;

Que, en el estudio que presenta en el año 2022, el consultor Bolaños y Salas, para la fijación de las tarifas de transporte en el cantón, existen costos importantes que la metodología contempla de manera parcial, como lo es el valor por mano de obra, el cual debería considerar todos los costos adicionales del trabajador como los beneficios adicionales estipulados en la normativa y la afiliación al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social. Además, criterios como los recargos por horas suplementarias y extraordinarias de trabajo tampoco están contemplados, considerando que los conductores laboran más allá de la jornada regular de trabajo, en otros aspectos de este mismo ámbito, se estipulan valores que no se justifican con el trabajo de campo que debió incorporarse, lo cual se opone a los principios constitucionales relacionados a la protección de los derechos laborales y a la seguridad social;

Que, en el estudio que presenta en el año 2022, el consultor Bolaños y Salas, para la fijación de las tarifas de transporte en el cantón, para el cálculo del costo de la mano de obra la metodología contempla únicamente el sueldo del operador o conductor en base al mínimo sectorial establecido por el Ministerio del Trabajo anualmente, sin considerar las prestaciones adicionales que deben ser cubiertas, las cuales en el caso de Ecuador son: el décimo tercer sueldo, el décimo cuarto sueldo, los fondos de reserva, el aporte al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social y las vacaciones, estipuladas en la normativa vigente. Si el conductor no es el dueño del vehículo tendrá derecho a recibir estos beneficios; y, en el caso de que el conductor sea el propietario de la unidad, representa un costo de oportunidad al trabajar en esta unidad, por lo que también deberán estar consideradas. Cometiéndolo otra omisión legal en el valor de la

mano de obra, debe considerarse también el costo por horas suplementarias y/o extraordinarias del transportista, con base en el horario de su jornada laboral;

Que, dentro del estudio que presenta en el año 2022, el consultor Bolaños y Salas, para la fijación de las tarifas de transporte en el cantón, la metodología contempla dentro de los costos por seguros de accidentes en el Ecuador, solo el SPPAT (Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito), y no contempla los costos de la Póliza Obligatoria por Afectación y Daños a Terceros, obligatoria para transporte, lo cual es una omisión legal;

Que, en el estudio que presenta en el año 2022, el consultor Bolaños y Salas, para la fijación de las tarifas de transporte en el cantón, la metodología propuesta no establece cómo determinar el cilindraje y el año de los vehículos, parámetros importantes al existir costos que se basan en estos criterios para poder determinar su valor. Además, no especifica claramente cuáles son los rubros a ser considerados como inversión inicial, ya que con base en la investigación realizada no es únicamente el costo del vehículo;

Que, en el estudio que presenta en el año 2022, el consultor Bolaños y Salas, para la fijación de las tarifas de transporte en el cantón, la metodología no contempla la actualización de los datos sean considerados de manera anual, ya que la mayoría de las variables empleadas implican un solo pago al año;

Que, al ser Quinindé un cantón con densidad poblacional pequeña en comparación con las principales ciudades del Ecuador, la realidad dista mucho de lo que presenta en el año 2022, el consultor Bolaños y Salas, en el estudio para la fijación de las tarifas de transporte en el cantón;

Que, en el estudio que presenta en el año 2022, el consultor Bolaños y Salas, para la fijación de las tarifas de transporte en el cantón se realizan omisiones, legales, como por ejemplo, para el cálculo del valor de taxis, no aplica la obligación legal de establecer taxímetro, donde se tiene que determinar, el valor de la arrancada, y considerar el costo de los kilómetros que el taxi recorre sin pasajeros, independiente del número de kilómetros de la carrera, pues solo establece como valor de la arrancada un valor para aplicar sin taxímetro, lo que crea confusión, ya que el estudio da como resultado que los transportistas que prestan el servicio en el cantón Quinindé, realizan carreras de menos de 2 y hasta de más de 10 kilómetros, por lo que se considera inequitativo que estas carreras subsidien el mismo valor por kilómetros recorridos sin pasajero; es decir, contemplen igual valor con una tarifa fija. Cuando lo correcto debería ser la aplicación metodológica que defina el cálculo del valor de una arrancada diferenciada considerando el número de kilómetros recorridos, buscando mayor equidad entre los usuarios del servicio;

Que, en el estudio que presenta en el año 2022, el consultor Bolaños y Salas, para la fijación de las tarifas de transporte en el cantón, no hay evidencias, de que la metodología ha establecido para sus cálculos parámetros de construcción para determinar una, “Tarifa socialmente justa y aceptada”. Ya que la fijación y posterior aceptación de una tarifa de transporte público en la praxis no se limita a la única estimación de los costos de operación; sino que también tiene que ver con las condiciones socio económicas de la población y su disposición al pago. Ya que esta condición socioeconómica y disposición al pago debe recoger los datos en hogares de la ciudad de Quinindé y sus parroquias donde existe el servicio, referentes a la frecuencia de uso del taxi, mototaxi, las motivaciones para el uso del servicio, ingresos promedio, entre otros. Para lo cual se debió aplicar el uso de muestreo estratificado considerando como universo las familias residentes en los barrios urbanos de la ciudad, y las parroquias, y dentro del estrato, la selección del elemento muestra de manera aleatoria por cartografía de Zona, Sector, y manzana;

Que, de conformidad con lo señalamientos técnicos establecidos en el informe técnico Nro. 010-DMTTTSV-MJZT-2024, de fecha 17 de junio del 2024, con el ESTUDIO PARA LA DEFINICIÓN DE TARIFAS DE TRANSPORTE BAJO LA COMPETENCIA DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DE QUININDÉ 2022, es imposible para la Dirección de Tránsito Municipal

del construir un proyecto de ordenanza regulatoria, que contenga el tarifario de servicios de transporte intracantonal urbano y rural para el cantón Quinindé, por cuanto el mismo adolece de las falencias técnicas señaladas en el análisis comparativo realizado en el informe descrito, que a continuación se detalla: 1. No se realizó una zonificación de la zona urbana del cantón Quinindé rutas urbanas establecidas desde el año 2013 en el permiso de operación de las dos operadoras existentes en el cantón. 2. No se utilizó las rutas que están legamente autorizadas para establecer los costos variables establecidos. 3. El consultor no aplico adecuadamente las estipulaciones regulatorias legales establecidas por el ente regulador Ministerio del Trabajo en el país. 4. No existen respaldos documentales sobre los mecanismos de cálculo de cada uno de los temas técnicos abordados en el estudio. 5. Para el cálculo de costos, no se consideran rubros legalmente establecidos en la ordenanza sustitutiva a la ordenanza para el cobro de los servicios que prestan en la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Transito, y Seguridad Vial de Quinindé, UMTTTSV-Q. 6. No existe documentación adjunta en el estudio para justificar los valores concernientes a gastos administrativos anuales. 7. No existe documentación anexada como el levantamiento de información a través de proformas o facturas, como lo establece en la metodología de la ANT 2021, para realizar el cálculo de rubros. 8. No existen las fichas técnicas que respalden, las muestras (número de unidades legalizadas), que se obtuvo como referencia para realizar el trabajo de campo. 9. No se establecen la temporalidad en la metodología. 10. no existen respaldos de los datos, mediciones, encuestas, y aforos técnicos que se hicieron por cada modalidad para obtener esos resultados obtenidos en el estudio antes mencionado. 11. No se considera dentro del estudio, al transporte Público Intracantonal que brinda el servicio en las áreas rurales del cantón Quinindé;

Que, el estudio debe incorporar, el análisis del impacto socio económico a la población Quinindeña, usuaria del transporte comercial y público;

Que, Debe considerar las fluctuaciones económicas de costos operativos reales con los cambios económicos que afectan a los transportistas como costos actuales de combustibles y costos operativos, por ejemplo, el Decreto Ejecutivo No. 198 mediante el cual dispone el incremento de la tarifa del Impuesto al Valor Agregado al 15%, que rige a partir del 01 de abril del 2024;

Que, se debe incluir los costos omitidos por rubros referentes a ordenanzas y obligaciones legales de cumplimiento obligatorio que demandan egresos para los transportistas y que no fueron considerados en el estudio del 2022, como el caso de las tasas estipuladas en la ordenanza sustitutiva a la ordenanza para el cobro de tasas de los servicios que presta la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial Quinindé, UMTTTSV-Q y su reforma;

Que, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Quinindé, visto el informe del PROYECTO PARA LA DEFINICIÓN DE LA TARIFA DE TRANSPORTE COMERCIAL DE TAXIS CONVENCIONALES EN EL CANTÓN QUININDÉ, 2024, CONFORME ACUERDO MINISTERIAL NO. 019 – 2021 y el ROYECTO PARA LA DEFINICIÓN DE LA TARIFA DE TRANSPORTE COMERCIAL DE MOTOTAXIS (TRICIMOTOS) EN EL CANTÓN QUININDÉ, 2024, CONFORME ACUERDO MINISTERIAL NO. 019 – 2021, expedido mediante contrato de servicios profesionales de la Dirección de Tránsito Transporte y Seguridad Vial;

Que, mediante informe N° 001-DMTTTSVMH-MJZT-2025 de fecha: 06 de enero de 2025, suscrito por la Ing. Melina Zambrano realiza su respectivo análisis sobre la propuesta DE ORDENANZA QUE ESTABLECE LAS TARIFAS DE TRANSPORTE COMERCIAL DE TAXIS CONVENCIONAL Y MOTOTAXIS (TRICIMOTOS) EN EL CANTÓN QUININDÉ, recomendando lo siguiente:

Aprobar el estudio realizado por Lcda. Gissela Zambrano, que establece las metodologías adecuadas por cuanto se desarrolló cumpliendo los parámetros legales y realizando en trabajo de campo necesario, así mismo acoger el proyecto de ordenanza propuesto en el estudio, solamente que se recomienda lo siguiente:

1. Se incorporare en el tarifario definido por zonas en el caso de mototaxis para evitar conflictos de entendimiento entre usuarios y transportistas,
2. Se incorpore los apartados en el texto que establezca las sanciones por incumplimiento de la norma a las operadoras de transporte y sus accionistas.
3. Se incorpore un apartado en el articulado del debido proceso administrativo para el juzgamiento o sanción de las infracciones cometidas por los conductores de las unidades de transporte.
4. Se incorpore en el apartado del articulado los plazos de ejecución de los temas de notificaciones al SRI, y aplicación del taxímetro por parte de las operadoras de taxi convencional;

Que, el Pleno del Concejo Municipal del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, en ejercicio de las atribuciones que le confiere la Constitución de la República, y la Ley;

EXPIDE

ORDENANZA DE REGULACIÓN Y FIJACIÓN DE LA TARIFA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COMERCIAL DE TRICIMOTOS (MOTOTAXI) EN EL CANTÓN QUININDÉ.

TÍTULO I – GENERALIDADES

Artículo. 1.- Objeto. - La presente Ordenanza tiene por objeto la fijación de las tarifas correspondientes al servicio de transporte comercial de tricimotos (mototaxis) que se presta en el cantón Quinindé, con sujeción a las disposiciones contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su reglamento de aplicación y demás normativa concordante.

Artículo. 2.- Ámbito. - La presente Ordenanza es de cumplimiento obligatorio por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, los transportistas de las operadoras de transporte del servicio comercial de tricimotos (mototaxis) del cantón Quinindé, y de los usuarios de este servicio.

Artículo. 3.- Definiciones. - Para los efectos de la presente Ordenanza se adoptarán las siguientes definiciones:

Carrera. - Viaje contratado para el traslado de pasajeros y sus bienes, desde un punto de origen a un punto de destino, a través del servicio de transporte comercial de tricimotos (mototaxis).

Carrera mínima. - Valor monetario mínimo que el usuario de este medio de transporte debe pagar por trasladarse de un punto a otro.

Tarifa. - Valor monetario o pasaje que el usuario debe cancelar por concepto de contraprestación, por el servicio de transporte comercial de tricimotos. Existen tres (3) tipos de tarifas: diferenciada, para carreras cortas y para carreras largas. Las tarifas para carreras cortas y largas tendrán clasificación de horario diurno y nocturno.

Arrancada. - Cálculo monetario como resultado del tiempo que la unidad de Tricimoto (mototaxi) 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.

Costo minuto de espera. – Valoración monetaria del tiempo que la unidad de Tricimoto (mototaxi) se detiene durante la prestación de servicio, sin que finalice la carrera o llegue al destino final.

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 amortización calculados.

Pasajero. - Es la persona que utiliza un medio de transporte para movilizarse de un lugar a otro cancelando la tarifa legalmente establecida, sin ser el conductor.

Tarifas preferenciales o diferenciadas. – Es la disminución del precio de la tarifa del pasaje o servicio de transporte, que se impone para beneficiar a un determinado grupo prioritario.

Transporte comercial. - El Art. 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina que “El transporte comercial es el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley.”

Zona rural. - Áreas ubicadas fuera del perímetro urbano, con baja demanda de suelo habitado.

Zona urbana. - Áreas con asentamientos poblacionales de mayor densidad, y de fácil acceso a servicios públicos y privados, instituciones del Estado y redes comerciales o de distribución.

TÍTULO II – DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE TRICIMOTOS (MOTOTAXI)

Artículo. 4.- De la prestación del servicio. - El servicio de transporte comercial de tricimotos (mototaxi) deberá prestarse con estricta sujeción a lo establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento General Aplicativo, las normas de carácter general emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito, las normas concordantes, y las ordenanzas que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé ha emitido y emitirá para la regulación de este servicio.

Artículo. 5.- Niveles de servicio. - El servicio de transporte comercial materia de regulación a través de la presente Ordenanza deberá ser prestado obligatoriamente bajo los parámetros de calidad y de conformidad con las disposiciones legales establecidas en Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Ley Orgánica de Discapacidades, Código de la Niñez y Adolescencia, y Ordenanzas que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé ha emitido y emitirá para la regulación de este servicio.

Artículo. 6.- De la contratación del servicio. - El servicio de transporte comercial de tricimotos (mototaxi) se contratará por carrera, con un origen y destino determinados, utilizando las tarifas fijadas a través de la presente Ordenanza, según su tipología y clasificación, y con el número de pasajeros limitado específicamente en la matrícula del vehículo.

TÍTULO III – DE LAS TARIFAS

Artículo 7. - Tarifa de pasaje en la modalidad Transporte Comercial en Mototaxis o Tricimotos. – Para esta modalidad de transporte, se realizará el cobro del pasaje en base al recorrido de viaje solicitado por el/los pasajeros; la cantidad de pasajeros permitidos que se trasladen en la unidad de Tricimoto, no influirá a un cobro adicional o extra que aumente el valor de la tarifa autorizada. Es decir, bajo ningún concepto se podrá exigir el pago de la una tarifa de una carrera, multiplicando la tarifa aplicable por el número de pasajeros.

Artículo. 8.- Tipos de tarifas. - Se establecen los siguientes tipos y clasificación de tarifas para el servicio de transporte comercial de tricimotos:

Tipo de Tarifa	Descripción
Carrera Mínima	Aplicable para carreras de hasta dos mil metros (2.000) de longitud.
Carrera Larga	Aplicable para carreras con una longitud mayor a los dos mil metros (2.000) de longitud.
Carrera Diferenciada	Aplicable para adultos mayores de sesenta y cinco (65) años, personas con discapacidad, niños y estudiantes (hasta 16 años de edad), sin límite de kilometraje recorrido ni clasificación de horario.

Clasificación	Horario
Tarifa Diurna	06h00 a 19h00
Tarifa nocturna	19h00 a 06h00

Artículo. 9.- Aplicación de la tarifa diferenciada. - Podrán acceder a la tarifa preferencial diferenciada los usuarios de los servicios en los siguientes casos:

1. Las personas con discapacidad que cuenten con el carné o registro del Consejo Nacional de Discapacidades o el certificado del Ministerio de Salud Pública o su registro, que viajen con máximo un acompañante.
2. Los estudiantes de los niveles básico (hasta los 11 años de edad), que viajen con máximo un acompañante.
3. Los estudiantes de los niveles básico y bachillerato que acrediten su condición mediante presentación del carné estudiantil y o uniforme, bajo las siguientes condiciones:
 - a) Que el servicio lo utilicen durante el periodo o duración del año escolar.
 - b) Que lo utilicen de lunes a viernes.
 - c) Que por situaciones especiales como desfiles cívicos, participaciones comunitarias, eventos académicos, culturales y deportivos estudiantiles utilicen el servicio en días diferentes.
4. Las personas mayores de 65 años que acrediten su condición mediante la presentación de la cédula de ciudadanía o documento que lo habilite como tal, que viajen con máximo un acompañante.

Artículo. 10.- Tarifas aplicables en el transporte comercial de Mototaxis (Tricimotos) en la jurisdicción urbana y rural (cabeceras parroquiales) del cantón Quinindé. - En el caso del servicio de Mototaxi, que realizan la prestación del servicio de transporte en el área urbana y rural (cabeceras parroquiales) del cantón Quinindé, se determinará en base al siguiente cuadro de tarifas referenciales, de la estructura tarifaria diseñada a través del estudio de Transporte PARA LA DEFINICIÓN DE LA TARIFA DE TRANSPORTE COMERCIAL DE TAXIS CONVENCIONALES EN EL CANTÓN QUININDÉ, 2024, CONFORME ACUERDO MINISTERIAL NO. 019 – 2021 y el ROYECTO PARA LA DEFINICIÓN DE LA TARIFA DE TRANSPORTE COMERCIAL DE MOTOTAXIS (TRICIMOTOS) EN EL CANTÓN QUININDÉ, 2024, CONFORME ACUERDO MINISTERIAL NO. 019 – 2021, expedido por la Dirección de Tránsito Transporte y Seguridad Vial.

Se establece una tarifa mínima diurna y nocturna, misma que servirá como valor de referencia, para que la unidad competente o quien haga a su vez, realice los respectivos estudios técnicos que justifiquen el ajuste o modificación de los pasajes para esta modalidad de transporte.

Las tarifas aplicables, según su tipo y clasificación horaria, para el servicio de transporte comercial de tricimotos (mototaxi) son las fijadas en las siguientes tablas:

a) Tarifa Diurna:

Tarifa Diurna (6h01 – 18h59)	Valor*
Costo de arranque	\$0.08
Costo por Kilómetro Recorrido	\$0.42
Costo Minuto De Espera	\$0.03
Costo Carrera Mínima *	\$0.70
Aplica a las tarifas preferenciales o prioritarias descritas en el inciso primero del artículo 9, sin límite de kilometraje de recorrido u horario.	

b) Tarifa nocturna:

Tarifa Nocturna (19h00 – 06h00)	Valor*
Costo de arranque	\$0.15
Costo por Kilómetro Recorrido	\$0.50
Costo Minuto De Espera	\$0.04
Costo Carrera Mínima *	\$1
Aplica a las tarifas preferenciales o prioritarias descritas en el inciso primero del artículo 9, sin límite de kilometraje de recorrido u horario.	

El valor de la carrera mínima se ha definido considerando la distancia promedio recorrida en dos kilómetros (2 km).

Artículo. 11.- Definición de tarifario de carreras largas. - La definición del tarifario para el cálculo de los valores de las carreras largas con una distancia de recorrido mayor a los dos mil metros (2.000) de longitud se ara de conformidad con las siguientes disposiciones:

1. En el plazo máximo de ocho 8 días, contados a partir de la sanción de la presente ordenanza, la Dirección de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del GAD Municipal de Quinindé, convocará a los representantes de las operadoras de tricimotos (mototaxis), Presidentes de los GAD Parroquiales, a los representantes de la Federación de barrios, Unión de barrios y demás representantes de los barrios y parroquias o sus delegados, a una mesa de trabajo, donde conjuntamente con los delegados elaboraran el cuadro tarifario zonificado aplicable a su modalidad, cumpliendo los parámetros dispuestos en los artículos 9 y 10 de la presente

los valores referenciales en una distancia recorrida, de acuerdo a los parámetros establecidos en los artículos 10 y 11 de la presente ordenanza, y según corresponda el horario del servicio.

Artículo 14.- Obligatoriedad de aplicación de tarifario zonificado para mototaxi en carreara mínima y carrearas largas. - El uso del tarifario zonificado en el que se determinen los costos por distancia recorrida, acorde a los parámetros establecidos en los artículos 10 y 11 de la presente ordenanza, es obligatorio para el cobro de las tarifas respectivas, durante todo el recorrido y tiempo que fueren utilizados por los pasajeros, los 365 días del año y las 24 horas del día, y deberá estar situado en la parte 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.

TÍTULO IV – DE LA CAPACITACIÓN CONTINUA

Y EL BUEN SERVICIO

Artículo. 15.- Obligación de capacitación de operarios y conductores de unidades de transporte comercial de tricimotos (mototaxis). – Los operadores del servicio de transporte terrestre comercial en mototaxi, deberán diseñar y ejecutar su plan anual de capacitación a sus accionistas, socios y conductores de las unidades, por lo menos dos veces al año.

Las compañías prestadoras de servicio de transporte comercial en tricimotos (mototaxis) del cantón Quinindé, en estricto cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su reglamento, deberán presentar el plan anual de capacitación, mejoras y/o equipamiento tecnológico a la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, hasta el 31 de enero de cada año.

El plan de capacitación a más de los requisitos establecidos en la ley, deberá obligatoriamente cumplir los siguientes parámetros y módulos;

1. Deberá ser diseñado e impartida por el personal de una de las escuelas de capacitación de choferes profesionales acreditadas por la Agencia Nacional de Tránsito en el país.
2. También podrá ser diseñado e impartido por la Dirección de Tránsito Municipal, cuando esta tenga disponibilidad de recurso humano y técnico para ejecutarlo.
3. Deberá contener, un módulo de conocimiento y dominio de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General Aplicativo de mínimo 30 horas de duración.
4. Deberá contener, un módulo de conocimiento y dominio sobre destrezas, buen trato y atención al cliente.
5. La entidad capacitadora deberá emitir el certificado de capacitación al participante.

Artículo 16. - Mejoramiento de la calidad en la prestación del servicio. - Las operadoras autorizadas para la prestación del servicio de transporte comercial de tricimotos (mototaxis), los conductores, personal administrativo, y demás involucrados, estarán obligados a observar las siguientes disposiciones:

- a) Garantizar la prestación del servicio todos los días del año.
- b) El servicio se brindará las 24 horas del día, a fin de precautelar la movilidad de la ciudadanía, bienes y mercancía.
- c) Brindar un adecuado trato a los usuarios, a través de un comportamiento correcto y cortés en todo momento, por parte de los conductores y personal administrativo perteneciente a las operadoras.

- d) Las operadoras garantizarán que el personal seleccionado para conducir sus unidades de transporte esté debidamente capacitado en temas de tránsito, seguridad vial, atención al cliente, turísticos y similares para brindar una atención de calidad y de calidez a los usuarios, de acuerdo con sus reglamentos internos.
- e) Los conductores deberán operar las unidades de transporte comercial con la categoría y tipo de licencia correspondiente, de acuerdo con lo establecido en la LOTTTSV y su Reglamento General de aplicación.
- f) Implementar en el interior de las unidades vehiculares y en un lugar visible el tarifario autorizado por la entidad competente; así mismo la identificación que contenga los siguientes datos: foto y nombre del conductor (a), número de placa y disco y; el nombre de la operadora.
- g) Realizar el proceso de identificación vehicular de las unidades de transporte público y comercial, mediante los adhesivos, documentos habilitantes, en base a los lineamientos que emita el GAD a través de la unidad competente.
- h) Realizar ante la Dirección de Tránsito Municipal, cada seis meses, o cuando esta lo solicite, el registro y la actualización de la base de la nómina de los conductores que operan las unidades de transporte comercial de tricimotos (mototaxis), con jurisdicción y domicilio en el cantón Quinindé.

Artículo 17. -Cumplimiento obligatorio. - Las operadoras de transporte comercial de tricimotos (mototaxis), están obligadas a cumplir las siguientes disposiciones:

- a) Respetar las tarifas establecidas en los horarios definidos.
- b) Cumplir con las carreras o fletes solicitados por los usuarios a su destino final.
- c) Los conductores deberán portar los requisitos señalados en cada uno de los reglamentos vigentes, emitidos por la Agencia Nacional de Tránsito, para las diferentes modalidades.
- d) Disponer en el interior del vehículo de recipientes o fundas para la recolección de los desechos sólidos.
- e) Garantizar que las unidades vehiculares tengan las características técnicas establecidas en cada uno de los reglamentos vigentes, emitidos por la Agencia Nacional de Tránsito y ordenanzas de la materia.

Artículo 18. – Derecho de los usuarios. - Los usuarios del servicio de transporte comercial de tricimotos (mototaxis), tienen derecho a:

- a) Recibir trato correcto por parte del personal de la operadora.
- b) Que el estado de los vehículos sea el adecuado para su utilización en condiciones de comodidad, higiene y seguridad.
- c) Los usuarios con movilidad reducida, personas de la tercera edad, embarazadas y personas con discapacidad tendrán atención preferente.
- d) Depositar los desechos sólidos en los recipientes o fundas colocados en el interior del vehículo.
- e) A la devolución del pasaje, en caso de que el vehículo sufra avería o daño mecánico, que imposibilite llegar al destino final.
- f) Las demás señaladas en el artículo 201 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento.

Artículo 19. -Obligaciones de los usuarios. - Los usuarios del servicio de transporte comercial de tricimotos (mototaxis), tendrán las siguientes obligaciones:

- a) Seguir las indicaciones de los conductores del vehículo en temas relacionados con el servicio, seguridad o incidencias.
- b) Subir o bajar del vehículo cuando se encuentre detenido.
- c) Respetar lo dispuesto en los carteles o recomendaciones colocadas a la vista de los viajeros en paradas o vehículos, absteniéndose de realizar cualquier comportamiento que implique peligro para su propia integridad física o de los demás usuarios.
- d) No viajar con animales, salvo perros guía en caso de invidentes, o pequeños animales domésticos siempre que los mismos se transporten por sus dueños en receptáculos idóneos sin producir molestias al olfato, al oído o en general al confort.
- e) No escribir, pintar, rayar o ensuciar el interior o exterior de los vehículos.
- f) Abstenerse de comer dentro de los vehículos.
- g) No distraer al conductor mientras el vehículo está en marcha, salvo por razones de necesidad.
- h) Depositar los desechos sólidos en los recipientes o fundas colocados en el interior del vehículo.
- i) Las demás que señala el artículo 202 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento.

Artículo 20.- Ejecución. – Para la ejecución de la presente Ordenanza, encárguese a la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, el control y fiscalización del transporte terrestre comercial en Tricimoto convencional (mototaxi) dentro del cantón, en coordinación y con el apoyo de la Policía Nacional.

Artículo 21.- Acción Ciudadana. – Se concede acción ciudadana, para denunciar públicamente o a las autoridades competentes, el incumplimiento en la aplicación de las disposiciones contempladas en la presente Ordenanza.

TÍTULO V – DEL CONTROL Y FISCALIZACIÓN E INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

CAPÍTULO I - DEL CONTROL Y FISCALIZACIÓN

Artículo 22.- Control y fiscalización. - La Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, controlará y fiscalizará a las operadoras de transporte terrestre que prestan el servicio comercial en Tricimoto (mototaxi) dentro del cantón Quinindé, a través del personal especializado y capacitado.

Artículo 23.- Ámbito del control y fiscalización. - El personal de control y fiscalización ejercerá sus funciones en dentro del cantón Quinindé, en los sectores donde de acuerdo a sus respectivos títulos habilitantes opera el transporte comercial en Tricimoto (mototaxi), en operativos realizados a estas operadoras, conforme a la planificación establecida por la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé.

Artículo 24.- Aspectos necesarios para el control y fiscalización. - El personal de control y fiscalización deberá tomar en cuenta, los siguientes aspectos:

- a) El cumplimiento de los parámetros físicos y operacionales como: unidades y personal operativo (conductor), inicio y fin de operaciones, número de pasajeros, velocidad, tarifas, tarifas preferenciales, otros.

- b) El cumplimiento de los títulos habilitantes otorgados a las operadoras de transporte terrestre en el servicio comercial en la modalidad Tricimoto (mototaxi).
- c) El cumplimiento de las tarifas del servicio de transporte comercial en Tricimoto (mototaxi) por parte de las Operadoras de Transporte en Tricimoto del cantón Quinindé, que incluyen cumplir con las tarifas preferenciales, conforme se ha prestablecido en la presente Ordenanza y,
- d) El cumplimiento de las demás disposiciones establecidas en la Ley, el reglamento y la presente Ordenanza.

Artículo. 25.- Formularios del control y fiscalización. - La Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, será el encargado del diseño de los formularios para el control y fiscalización, mismos que serán aplicados durante los operativos ejecutados por esta Dirección, a fin de dar seguimiento a la calidad y la prestación del servicio o el cometimiento de alguna de las infracciones previstas en esta Ordenanza.

Conforme a los formularios aplicados por la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, el personal de control y fiscalización procederá al informe correspondiente y al trámite acorde al procedimiento administrativo sancionador.

De igual forma se garantiza el derecho a los usuarios de este servicio de transporte comercial en Tricimoto (mototaxi) a ejercer la potestad a petición de parte, de presentar ante la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, la denuncia por los actos e infracciones cometidas en su perjuicio de las previstas en la presente Ordenanza; para cuyo efecto el personal de control y fiscalización procederá a dar el trámite acorde al procedimiento administrativo sancionador.

Artículo. 26.- Competencia para la imposición de sanciones administrativas.- Sin perjuicio de las sanciones establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento general, es de exclusiva competencia de la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, sancionar a los socios/accionistas y las operadoras de transporte terrestre que prestan el servicio comercial en Tricimoto (mototaxi), por el incumplimiento a las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza, a través del procedimiento administrativo sancionador.

CAPÍTULO II - INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

Artículo. 27.- Infracciones y sanciones administrativas. - En caso del cometimiento de alguna de las infracciones establecidas en la presente Ordenanza se aplicará sanciones administrativas al socio/accionista u operadora de transporte terrestre en el servicio comercial en Tricimoto (mototaxi) del cantón Quinindé según correspondan.

Artículo. 28.- Infracciones. - Se dividen en Primera clase o Leve; de Segunda clase o Grave; y, de Tercera Clase o Muy Grave

Sección Primera

Infracciones al socio/accionista

Artículo. 29.- Infracción de Primera clase o Leve. - Serán sancionados con una multa del 10% del Salario Básico Unificado del Trabajador, por:

- a) No mantener un rótulo fijo y visible dentro de la unidad vehicular, en el cual se detalla el costo de las tarifas determinadas en el tarifario y aprobadas en la presente Ordenanza.

b) No colocar un rótulo fijo y visible dentro de la unidad vehicular, en el cual se detalla el costo de las tarifas para personas con trato preferencial, o tarifas preferenciales determinadas en el tarifario y aprobadas en la presente Ordenanza.

Artículo. 30.- Infracción de Segunda clase o Grave. - Serán sancionados con una multa del 25% del Salario Básico Unificado del Trabajador, por:

- a) Discriminar al usuario o personas en razón de su edad, raza, sexo, preferencia sexual o discapacidad.
- b) Discriminar al usuario o personas que son beneficiarias con la tarifa preferencial establecida en la presente Ordenanza.
- c) No brindar un trato digno o agredir de forma física o psicológica al usuario.
- d) No permitir el ingreso a la unidad a personas de grupos de atención prioritaria.
- e) Negarse a la prestación del servicio de transportación a las personas que son beneficiarias con la tarifa preferencial establecida en la presente Ordenanza.
- f) Obstaculizar las tareas de fiscalización de la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé.
- g). Reincidir en el período de un mes, de una misma infracción de Primera clase o leve.

Artículo. 31.- Infracción de Tercera Clase o Muy Grave. - Serán sancionados con una multa del 50% del Salario Básico Unificado del Trabajador y la suspensión del ejercicio de las actividades por tres (3) días para la unidad vehicular infractora, por:

- a) Cobrar tarifas que excedan las determinadas y reguladas en el tarifario aprobado en la presente Ordenanza
- b) Cobrar tarifas que excedan para los casos de personas o usuarios que son beneficiarios de tarifas preferenciales, acorde a lo determinado y regulado en el tarifario aprobado en la presente Ordenanza.
- c) No respetar los valores determinados en el tarifario establecidos y aprobados en la presente Ordenanza.
- d) No respetar los valores de tarifas preferenciales determinados en el tarifario establecidos y aprobados en la presente Ordenanza.
- e). Reincidir en el período de un mes, de una misma infracción de Segunda Clase o Grave.
- f). Ofrecer carreras o el servicio de transporte fuera del perímetro legal permitido para laborar en su permiso de operación.

Sección Segunda

Infracciones a las Operadoras de Transporte

Artículo. 32.- Infracción de Primera Clase o leve. - Serán sancionados con una multa del 20% del Salario Básico Unificado del Trabajador, por:

- a) No realizar un control permanente de la calidad de la prestación del servicio, tanto al personal operativo (conductor) y a las unidades vehiculares.
- b) No realizar un control permanente respecto a que los socios y conductores mantengan un rótulo fijo y visible dentro de la unidad vehicular, en el cual se detalla el costo de las tarifas generales y las preferenciales determinadas en el tarifario y aprobadas en la presente Ordenanza.

Artículo. 33.- Infracción de Segunda Clase o Grave. - Serán sancionados con una multa del 30% del Salario Básico Unificado del Trabajador, por:

- a) No proporcionar la información solicitada por la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé o el GAD Municipal de Quinindé, sobre temas inherentes a su operadora o sus socios/accionistas y unidades dentro del tiempo señalado por esta Dependencia Municipal.
- b) Proveer información inexacta o incompleta a las autoridades administrativas de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Cantón Quinindé.
- c) No diseñar, presentar y ejecutar su plan anual de capacitación a sus accionistas, socios y conductores de las unidades acorde a lo establecido en el artículo 15 de la presente Ordenanza.
- d) No brindar a los usuarios protección y seguridad en la prestación del servicio, en los términos y condiciones previstos en los títulos habilitantes y permisos de operación, otorgadas por la Dirección de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Quinindé.
- e) No realizar un control permanente a los socios y conductores de las unidades vehiculares, respecto al cumplimiento de las tarifas generales y las preferenciales determinadas en el tarifario y aprobadas en la presente Ordenanza
- f) Respalidar, apoyar y prestar su aprobación para que los socios, accionistas y conductores se nieguen a la prestación del servicio de transportación a las personas que son beneficiarias con la tarifa preferencial establecida en la presente Ordenanza.
- g) Obstaculizar las tareas de fiscalización de la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé.
- h). Reincidir en el período de un mes, de una misma infracción de Primera clase o leve.

Artículo. 34.- Infracción de Tercera Clase o Muy Grave. - Serán sancionados con una multa del 50% del Salario Básico Unificado del Trabajador, por:

- a) Negarse a cumplir las tarifas generales y las preferenciales determinadas en el tarifario y aprobadas en la presente Ordenanza
- b) Cobrar por la prestación de servicios, tarifas superiores a las establecidas en esta ordenanza reguladas por la autoridad de tránsito competente.
- c) Acordar entre varias operadoras el restringir o distorsionar la competencia, influir arbitrariamente en los precios, o la concertación en procesos competitivos que se lleven a cabo de conformidad con la LOTTTSV y su Reglamento; sin perjuicio de las acciones legales que por vulneración a la libre competencia se puedan iniciar;
- d) Interrumpir o suspender, sin causa justificada, la prestación de servicios de la operadora;
- e) Contravenir lo establecido en la LOTTTSV, su reglamento y la presente ordenanza respecto a garantizar el trato no discriminatorio en la prestación de los servicios de transporte a los usuarios y pasajeros;
- f) Respalidar, apoyar y prestar su aprobación para que los socios, accionistas y conductores se nieguen a cumplir las tarifas generales y las preferenciales determinadas en el tarifario y aprobadas en la presente Ordenanza
- g) No acatar y cumplir la disposición de suspensión del ejercicio de las actividades por tres (3) días para la unidad vehicular infractora, acorde a lo determinado en el artículo 31 de la presente Ordenanza.

- h) Reincidir en el período de un mes, de una misma infracción de Segunda clase o grave.
- i) No controlar que sus conductores y unidades de transporte estén ofreciendo servicios para los que no están autorizados

CAPÍTULO III - PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO

Artículo 35.- Procedimiento Administrativo Sancionador. - Para la imposición de las sanciones prescritas en el artículo precedente, la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, aplicará el procedimiento sancionatorio previsto en el Código Orgánico Administrativo.

Artículo 36.- Del procedimiento. – el procedimiento sancionatorio por contravenir a la presente Ordenanza puede iniciarse de oficio, orden superior, petición razonada de otros órganos, o por denuncia y cumplimiento de los requisitos señalados en el artículo 252. Del Código Orgánico Administrativo.

La Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, emitirá el acto administrativo de inicio del procedimiento sancionador y dispondrá notificar con todo lo actuado al denunciante, a quien emana el informe y al supuesto contraventor, quien podrá contestar, aportar documentos, información con todo lo actuado al denunciante, información que estime conveniente y solicitar la práctica de diligencias probatorias para la defensa.

La Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, de oficio dispondrá la práctica de las diligencias necesarias que sean relevantes para determinar la existencia de responsabilidades susceptibles de sanción.

Finalizada la prueba, el Órgano Instructor emitirá el dictamen respectivo y enviará todo el expediente al Órgano Sancionador para la emisión de la Resolución.

Artículo 37.- Resolución de Sanción. – La Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, en su calidad de Órgano Sancionador, una vez recibido el dictamen, observará que este haya cumplido con todo el proceso correspondiente, las disposiciones constitucionales y legales, para emitir la correspondiente resolución, para lo cual tendrá un plazo de 48 horas posterior a la recepción del dictamen.

Artículo 38.- Estructura del personal sancionador. - La Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, contará con:

- 1) Director de Tránsito Municipal, quien será el competente para conocer, tramitar y sancionar las infracciones previstas en la presente Ordenanza.
- 2) Funcionario Instructor o Instructora de Transporte, quien será encargado de la instrucción del procedimiento sancionador, que para el efecto será un delegado profesional en derecho o el Analista legal de la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé.
- 3) Secretario o Secretaria, quien será un delegado de la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé.
- 4) Fiscalizadores o personal de apoyo que se requiere según las necesidades y ámbito de acción, que será desempeñada por los funcionarios designados por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Quinindé para tal efecto, quienes estarán encargados de la inspección y certificación de la presunta infracción en sitio, formalizada en el respectivo informe.

DISPOSICIONES GENERALES

Primera. - El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, a través de la unidad competente evaluará y fiscalizará periódicamente la calidad del servicio que ofrecen las operadoras a través de la aplicación de encuestas, y mediante los mecanismos que se implementen para el efecto.

Segunda. - Sin perjuicio de las disposiciones contenidas en la presente ordenanza, las Operadoras autorizadas a la prestación del servicio de tricimotos (mototaxi) del cantón Quinindé, darán cumplimiento estricto a los mecanismos para fortalecer la calidad y a la tarifa que por prestación del servicio se apruebe a través de la presente ordenanza.

Tercera. - El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, dentro de su jurisdicción y en el ámbito de sus competencias, desarrollarán y promoverán incentivos que impulsen el transporte terrestre ciento por ciento eléctrico y de cero emisiones.

Cuarta. - En todo lo no previsto en la presente Ordenanza Municipal, se observarán las disposiciones que, en materia de transporte terrestre comercial en tricimotos (mototaxis), se encuentren contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Reglamento general de aplicación, Código Integral Penal, y ordenanzas municipales aplicables.

Quinta. - Los vehículos de transporte comercial del servicio de tricimotos (mototaxi), que hubieren cumplido su vida útil, deberán acogerse a los procesos de renovación del parque automotor, establecidos en el reglamento y la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Las unidades que estén por cumplir su vida útil total deberán iniciar el trámite de registro de otra unidad con un tiempo mínimo de seis meses antes de la salida de la unidad, sin que sea necesaria la notificación por parte del GAD Quinindé; la unidad saliente deberá someterse al proceso de destrucción que manda la ley.

Sexta. - Se prohíbe la creación de nuevas operadoras en la modalidad de servicio de transporte comercial en Tricimotos (mototaxi), hasta que se determine una nueva necesidad para esta modalidad de transporte, en base al crecimiento poblacional del cantón y los estudios de necesidad que justifique la implementación de nuevas compañías y cupos, mismos que se deberán realizar cada 5 años, por parte de la Dirección Municipal de Tránsito.

Séptima. - Queda expresamente prohibido que las operadoras de transporte comercial en Tricimoto, realicen operaciones de transporte de bienes o realicen actividades de cualquier otra modalidad distinta a la autorizada, que violen la ley o incumplan su permiso de operación.

Octava. - 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 de tricimotos y mototaxis, darán lugar a la imposición de las sanciones previstas en el Código Orgánico Integral Penal, Ley Orgánica de Discapacidades, Código de la Niñez y Adolescencia, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Reglamentos aplicativos de las leyes, demás normas concordantes, y la normativa local que le sea aplicable.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. - En el plazo máximo de ocho (8) días contados a partir de la sanción de la presente ordenanza municipal, la Dirección Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial, deberá realizar la socialización del mencionado instrumento legal, a las operadoras de transporte comercial con domicilio en el cantón Quinindé.

Segunda. - Dentro del plazo máximo de treinta (30) días contados a partir de la sanción de la presente ordenanza, al tenor de lo determinado en el literal v) del artículo 30.5 de la LOTTTSV, se comunicará a

la Agencia Nacional de Tránsito, sobre la aprobación de la presente ordenanza, sin perjuicio de su publicación en el registro oficial.

Tercera. - En el plazo máximo de (2) días, contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Dirección de Comunicación, impulsará un plan comunicacional de difusión de la presente Ordenanza Municipal, por el cual se informará a la ciudadanía sobre las nuevas tarifas, las condiciones de calidad que deben ser exigidas durante la prestación del servicio, los canales de comunicación para la presentación de denuncias, así como los mecanismos de reclamos disponibles.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Primera. – Deróguese las disposiciones normativas o regulatorias que se opongan al contenido de la presente ordenanza.

DISPOSICIÓN FINAL

Primera. - Póngase en conocimiento de la Agencia Nacional de Tránsito y al Concejo Nacional de Competencias y Control Sectorial el contenido de la presente Ordenanza.

Segunda. - La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial, en la Gaceta Oficial. EJECÚTESE. - NOTIFÍQUESE. -

Dado y firmado en la Sala de Sesiones del Concejo Municipal del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quinindé, a los veintiséis días del mes de marzo del año dos mil veintiséis.



Ing. Vicente Ronal Moreno Anangón
ALCALDE DEL CANTÓN QUININDÉ



Abg. Vicente Xavier German Sornoza, MSc.
SECRETARIO DEL CONCEJO

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN: Certifico que la presente Ordenanza fue discutida y aprobada por el Concejo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Quinindé, en Primer y Segundo Debate, en Sesión Ordinaria número 010, de fecha 12 de marzo de 2025, y Sesión Ordinaria número 011, del 20 de marzo de 2026, respectivamente.

CERTIFICO. - Quinindé, 26 de marzo de 2026.



Abg. Vicente Xavier German Sornoza, MSc.
SECRETARIO DEL CONCEJO

SECRETARÍA DEL CONCEJO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE QUININDÉ. - **CERTIFICADO DE REMISIÓN:** Para su sanción u observación, en cumplimiento a lo que dispone el inciso cuarto del Art. 322 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, remito **LA ORDENANZA DE REGULACIÓN Y**

FIJACIÓN DE LA TARIFA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COMERCIAL DE TRICIMOTOS (MOTOTAXI) EN EL CANTÓN QUININDÉ, misma que fue discutida y aprobada en Primer y Segundo Debate, en Sesión Ordinaria número 010, de fecha 12 de marzo de 2025, y Sesión Ordinaria número 011, del 20 de marzo de 2026, respectivamente.



Abg. Vicente Xavier German Sornoza, MSc.
SECRETARIO DEL CONCEJO

LA ALCALDÍA DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE QUININDÉ. - PROMULGACIÓN Y PUBLICACIÓN: En Ejercicio de mis atribuciones que me confiere el Art. 324 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, promulguese y publíquese, remito **LA ORDENANZA DE REGULACIÓN Y FIJACIÓN DE LA TARIFA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COMERCIAL DE TRICIMOTOS (MOTOTAXI) EN EL CANTÓN QUININDÉ**, remítase para su publicación en el Registro Oficial. Quinindé, 26 de marzo de 2026.



Ing. Vicente Ronal Moreno Anangonó
ALCALDE DEL CANTÓN QUININDÉ

SECRETARIA DEL CONCEJO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE QUININDÉ. – RAZÓN: Que el Ing. Vicente Ronal Moreno Anangonó, en su calidad de Alcalde del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Quinindé, **FIRMO Y SANCIONO** LA ORDENANZA DE REGULACIÓN Y FIJACIÓN DE LA TARIFA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COMERCIAL DE TRICIMOTOS (MOTOTAXI) EN EL CANTÓN QUININDÉ, a los veintiséis días del mes de marzo del dos mil veintiséis.



Abg. Vicente Xavier German Sornoza, MSc.
SECRETARIO DEL CONCEJO

Resolución no. 002

Matriz de alineación del plan de desarrollo y ordenamiento territorial (PDOT) de la parroquia la victoria de Imbana, al plan nacional de desarrollo “Ecuador no se detiene” 2025-2029, su estrategia territorial nacional (ETN) y a los objetivos de desarrollo sostenible (ODS)

Sr. Héctor Vidal Chalan Lozano
Presidente del GADPV de Imbana

Considerando

Que, el artículo 82 de la Constitución de la República del Ecuador reconoce el derecho a la seguridad jurídica, basado en la existencia de normas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes;

Que, el artículo 226 de la Constitución señala: “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 señala: “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 artículo 241 de la Constitución señala: “La planificación garantizará el ordenamiento territorial y será obligatoria en todos los gobiernos autónomos descentralizados”;

Que, el artículo 275 inciso segundo de la Constitución señala: “El Estado planificará el desarrollo del país para garantizar el ejercicio de los derechos, la consecución de los objetivos del régimen de desarrollo y los principios consagrados en la Constitución. La planificación propiciará la equidad social y territorial, promoverá la concertación, y será participativa, descentralizada, desconcentrada y transparente”;

Que, el artículo 10 inciso final del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (en adelante COPYFP), señala: “... se desarrollará una Estrategia Territorial Nacional como instrumento complementario del Plan Nacional de Desarrollo, y procedimientos de coordinación y armonización entre el gobierno central y los gobiernos autónomos descentralizados para permitir la articulación de los procesos de planificación territorial en el ámbito de sus competencias”;

Que, el artículo 12 del COPYFP, señala: “Planificación de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.
- La planificación del desarrollo y el ordenamiento territorial es competencia de los gobiernos autónomos descentralizados en sus territorios. Se ejercerá a través de sus planes propios y demás instrumentos, en articulación y coordinación con los

diferentes niveles de gobierno, en el ámbito del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa”;

Que, el artículo 16 del COPYFP, respecto a la articulación y complementariedad de las políticas públicas señala: “En los procesos de formulación y ejecución de las políticas públicas, se establecerán mecanismos de coordinación que garanticen la coherencia y complementariedad entre las intervenciones de los distintos niveles de gobierno.

Para este efecto, los instrumentos de planificación de los gobiernos autónomos descentralizados propiciarán la incorporación de las intervenciones que requieran la participación del nivel desconcentrado de la función ejecutiva; asimismo las entidades desconcentradas de la función ejecutiva incorporarán en sus instrumentos de planificación las intervenciones que se ejecuten de manera concertada con los gobiernos autónomos descentralizados”;

Que, el artículo 28 del COPYFP, en su artículo 28, regula la conformación de los Consejo de Planificación de los GAD’s, y para los gobiernos parroquiales rurales la integran:

1. El presidente de la Junta Parroquial;
2. Un representante de los demás vocales de la Junta Parroquial;
3. Un técnico ad honorem o servidor designado por el Presidente de la Junta Parroquial; y,
4. Tres representantes delegados por las instancias de participación, de conformidad con lo establecido en la ley y sus actos normativos respectivos.

Que, el artículo 29, numeral 2) del COPYFP, respecto a las funciones del Consejo de Planificación señala: “Velar por la coherencia del plan de desarrollo y de ordenamiento territorial con los planes de los demás niveles de gobierno y con el Plan Nacional de Desarrollo”;

Que, el artículo 41 del COPYFP respecto a los planes de desarrollo y ordenamiento territorial señala: “Los planes de desarrollo y ordenamiento territorial son los instrumentos de planificación que contienen las directrices principales de los Gobiernos Autónomos Descentralizados respecto de las decisiones estratégicas de desarrollo y que permiten la gestión concertada y articulada del territorio. [El subrayado me pertenece]

Tienen por objeto ordenar, compatibilizar y armonizar las decisiones estratégicas de desarrollo respecto de los asentamientos humanos, las actividades económico-productivas y el manejo de los recursos naturales en función de las cualidades territoriales, a través de la definición de lineamientos para la materialización del modelo territorial deseado, establecidos por el nivel de gobierno respectivo.

Serán implementados a través del ejercicio de sus competencias asignadas por la Constitución de la República y las leyes, así como de aquellas que se les transfieran como resultado del proceso de descentralización.

Los planes de desarrollo y ordenamiento territorial regionales, provinciales y parroquiales se articularán entre sí, debiendo observar, de manera obligatoria, lo dispuesto en los planes de desarrollo y ordenamiento territorial cantonal y/o distrital;

Que, el artículo 42 del COPFP determina los componentes mínimos del PDOT (diagnóstico, propuesta y modelo de gestión), dispone que para la propuesta se considerará la ETN, y manda que los PDOT consideren la propuesta de planes de niveles superiores e inferiores de gobierno, así como el Plan Nacional de Desarrollo vigente;

Que, el artículo 49 COPYFP respecto a la sujeción a los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial señala: “Los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial serán referentes obligatorios para la elaboración de planes de inversión, presupuestos y demás instrumentos de gestión de cada gobierno autónomo descentralizado”. [El subrayado me pertenece];

Que, el artículo 5 del Reglamento General al Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (en adelante RG_COPYFP), faculta a la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo como ente rector de la planificación a emitir directrices y normas obligatorias para la formulación y articulación de instrumentos de planificación;

Que, el artículo 8 numeral 2) del RG_COPYFP, respecto a las atribuciones del Consejo Nacional de Planificación señala: “Aprobar las directrices y normas sobre planificación que involucren a los diferentes niveles de gobierno;

Que, el art. 10 del RG_COPYFP, respecto a la articulación de la planificación local y sectorial con el Plan Nacional de Desarrollo señala: “Una vez aprobado el Plan Nacional de Desarrollo, los consejos sectoriales y los consejos locales de planificación deberán actualizar su planificación a través de las instancias correspondientes. Para el efecto la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, emitirá la norma y directrices metodológicas correspondientes, definirá los plazos a los cuales deben sujetarse las entidades públicas y coordinará y acompañará a este proceso”;

Que, el art. 21 del RG_COPYFP respecto a los planes de desarrollo y planes de ordenamiento territorial de los gobiernos autónomos descentralizados señala: “Los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial son los instrumentos de Planificación que permiten la gestión concertada y articulada del territorio de los gobiernos autónomos descentralizados.

Todos los niveles de gobierno deberán considerar obligatoriamente las directrices y orientaciones definidas en los instrumentos de carácter nacional para el ordenamiento territorial. Las propuestas que incidan en el territorio de un gobierno autónomo descentralizado deberán acordarse entre los actores públicos y -privados involucrados y con el gobierno autónomo descentralizado respectivo, e incorporarse en los planes de desarrollo y ordenamiento, territorial de conformidad con lo previsto en este reglamento y demás normativa aplicable.

Todo acto administrativo o normativo, decisión o acción que un gobierno autónomo descentralizado adopte para la Planificación del desarrollo y ordenamiento territorial, se realizará obligatoriamente en coherencia y concordancia con lo establecido en los respectivos planes de desarrollo y ordenamiento territorial.

La Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo expedirá la norma técnica correspondiente para su formulación, articulación y coordinación”;

Que, el Art. 23 penúltimo y último inciso del RG_COPYFP señala: “Los planes de desarrollo y ordenamiento territorial de los gobiernos autónomos descentralizados considerarán la propuesta de los planes de los niveles superiores e inferiores de gobierno.

Se podrán realizar ajustes a los programas establecidos en los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial vigentes, siempre y cuando dichas modificaciones se justifiquen técnicamente ante el órgano legislativo del gobierno autónomo descentralizado respectivo, y se lo haga en el marco del Plan Plurianual de Inversión”;

Que, con Resolución No. SOT-DS-2023-013, publicado en el Registro Oficial No. 404 del 26 de septiembre de 2023, el Superintendente de Ordenamiento Territorial, (Mgs. Pablo Ramiro Iglesias Paladines), con su última reforma de fecha 20 de enero de 2026, aprueba y expide el Código Sustantivo de la Superintendente de Ordenamiento Territorial, (en adelante Código Sustantivo);

Que, el Art. 80.2 del Código Sustantivo, señala los parámetros para la verificación del registro de instrumentos de ordenamiento territorial, en los términos siguientes:

1. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, de los niveles de gobierno provincial, cantonal, distrital metropolitano y parroquial.
2. Resolución del consejo parroquial de los niveles de gobierno provincial, cantonal, distrital metropolitano y parroquial.

3. Resolución que sanciona y pone en vigencia la Matriz de Alineación del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) de la Parroquia la Victoria de Imbana al Plan Nacional De Desarrollo “Ecuador No Se Detiene” 2025-2029, Su Estrategia Territorial Nacional (ETN) Y A Los Objetivos De Desarrollo Sostenible (ODS) para los gobiernos autónomos descentralizados municipales, metropolitanos y parroquiales debidamente publicados en el registro oficial.

4. Anexos

Que, el Art. 104 del Código Sustantivo, en cuanto a la responsabilidad del registro, señala: “Será de exclusiva responsabilidad de los Gobiernos Autónomos Descentralizados registrar la formulación de los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, la información geográfica, y/o sus actualizaciones o modificaciones, las Ordenanzas, resolución o acto normativo de aprobación debidamente publicado en el Registro Oficial, dependiendo de su nivel administrativo, en la plataforma de la SOT establecida para el efecto, conforme a las formas y plazos previamente establecidos en la Ley y sus Reglamentos.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados responderán por la veracidad y autenticidad de la información y se considerará como información oficial”. (El subrayado me pertenece);

Que, el Art. 3 letra e) del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (en adelante COOTAD), respecto a los principios señala: “El ejercicio de la autoridad y las potestades públicas de los gobiernos autónomos descentralizados se regirán por los siguientes principios: e) Complementariedad.- Los gobiernos autónomos descentralizados tienen la obligación compartida de articular sus planes de desarrollo territorial al Plan Nacional de Desarrollo y gestionar sus competencias de manera complementaria para hacer efectivos los derechos de la ciudadanía y el régimen del buen vivir y contribuir así al mejoramiento de los impactos de las políticas públicas promovidas por el Estado ecuatoriano”;

Que, el Art. 67 letra b) del COOTAD respecto a las atribuciones de la junta parroquial señala: “b) Aprobar el plan parroquial de desarrollo y el de ordenamiento territorial formulados participativamente con la acción del consejo parroquial de planificación y las instancias de participación, así como evaluar la ejecución”;

Que, el Art. 300 del COOTAD señala: “Los consejos de planificación participativa de los gobiernos autónomos descentralizados participarán en el proceso de formulación, seguimiento y evaluación de sus planes y emitirán resolución favorable sobre las prioridades estratégicas de desarrollo como requisito indispensable para su aprobación ante el órgano legislativa correspondiente.

Los consejos de planificación de los gobiernos autónomos descentralizados estarán presididos por sus máximos representantes. Su conformación y atribuciones serán definidas por la ley”;

Que, el Art. 304 letra b) del COOTAD respecto al sistema de participación ciudadana: “b) Participar en la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial en general, en la definición de propuestas de inversión pública”;

Que, el Art. 323, inciso segundo, letra a) del COOTAD señala: “En las juntas parroquiales rurales se requerirá de dos sesiones en días distintos para el debate y aprobación de acuerdos y resoluciones en los siguientes casos: a) Aprobación del plan de desarrollo parroquial y de ordenamiento territorial”;

Que, el Art. 324, inciso primero del COOTAD señala: “El ejecutivo del gobierno autónomo descentralizado publicará todas las normas aprobadas en su gaceta oficial, en el dominio web de la institución y en el Registro Oficial”;

Que, el Art. 66 de la Ley Orgánica de Participación Ciudadana, señala: “Los consejos locales de planificación. - Son espacios encargados de la formulación de los planes de desarrollo, así como de las

políticas locales y sectoriales que se elaborarán a partir de las prioridades, objetivos estratégicos del territorio, ejes y líneas de acción, definidos en las instancias de participación; estarán articulados al Sistema Nacional de Planificación. Estos consejos estarán integrados por, al menos un treinta por ciento (30%) de representantes de la ciudadanía. Serán designados por las instancias locales de participación del nivel de gobierno correspondiente. Su conformación y funciones se definirán en la ley que regula la planificación nacional”;

Que, mediante Resolución Nro. 008 de fecha 29 de julio del 2024 el Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de la Victoria de Imbana RESOLVIÓ en aquel entonces (inicio del periodo), aprobar el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT). Instrumento que fue debidamente publicado en el Registro Oficial, con fecha 29 de julio del 2024;

Que, mediante el acuerdo No. SGAPPG-2025-005 de fecha 19 de diciembre de 2025, la Secretaría General de la Administración Pública, Planificación y Gabinete expidió las “Directrices para la alineación de los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) al Plan Nacional de Desarrollo “Ecuador no se detiene” 2025-2029, su Estrategia Territorial Nacional (ETN) y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)”. Adicional, dispone a la Subsecretaría General de Planificación la difusión y aplicación de las “Directrices para la alineación de los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) al Plan Nacional de Desarrollo “Ecuador no se detiene” 2025-2029, su Estrategia Territorial Nacional (ETN) y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)”;

Que, mediante fe de erratas de fecha 16 de enero de 2026, suscrita por la Mgs. Cynthia Natalie Gellibert Mora, Secretaria General de la Administración Pública, Planificación y Gabinete, señala: “Por un lapsus calami, en la identificación del Acuerdo se hizo constar: “acuerdo No. SGAPPG-2025-005”, siendo lo correcto: “acuerdo No. SGAPPG-2025-007”.”;

Que, en sesión con fecha 09 de enero del 2026, el Consejo de Planificación Parroquial del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de la Victoria de Imbana, emitió acta favorable en cuanto a la alineación del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Institución, respecto al Plan Nacional de Desarrollo “Ecuador no se detiene” 2025-2029, su Estrategia Territorial Nacional (ETN) y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)”. Se adjunta al presente el acta y el registro de asistencia correspondiente;

Que, con fecha 30 de enero del 2026 el Sr. Héctor Vidal Chalan, presidente del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de la Victoria de Imbana, emitió la convocatoria para la sesión No. 1 a fin de tratar: “Aprobación de la alineación del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de la Victoria de Imbana al Plan Nacional de Desarrollo “Ecuador no se detiene” 2025-2029, su Estrategia Territorial Nacional (ETN) y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)”. Sesión en la que la junta parroquial resolvió acoger el acta favorable del Consejo de Planificación, y aprobar la alineación. (primera sesión);

Que, con fecha 10 de febrero del 2026 el Sr. Héctor Vidal Chalan, presidente del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de la Victoria de Imbana emitió la convocatoria para la sesión No. 2 a fin de tratar: “Aprobación de la Matriz de alineación del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de la Victoria de Imbana al Plan Nacional de Desarrollo “Ecuador no se detiene” 2025-2029, su Estrategia Territorial Nacional (ETN) y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)”. Sesión en la que la junta parroquial resolvió acoger el acta favorable del Consejo de Planificación y aprobar la alineación; autorizando a la máxima autoridad aterrizar la decisión de la junta parroquial a una resolución administrativa (segunda sesión);

Que, en ejercicio de las atribuciones señaladas en el artículo 70.a) y 8 del COOTAD, una vez autorizado por la junta parroquial,

Resuelve:

Artículo 1.- acoger el acta con resolución favorable del Consejo de Planificación Parroquial, de fecha 10 de febrero del 2026, dando cumplimiento al artículo 29.2) del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, en cuanto a -velar por la coherencia del plan de desarrollo y de ordenamiento territorial con los planes de los demás niveles de gobierno y con el Plan Nacional de Desarrollo-, en el marco de la Ley y normativa interna.

Artículo 2.- aprobar la matriz de alineación del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural la Victoria de Imbana al Plan Nacional de Desarrollo “Ecuador no se detiene” 2025-2029, su Estrategia Territorial Nacional (ETN) y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en sujeción al acuerdo No. SGAPPG-2025-007 de fecha 19 de diciembre de 2025, suscrito por la Secretaría General de la Administración Pública, Planificación y Gabinete, y demás documentos conexos.

Artículo 3.- actualizar el pdot Institucional, ajustado a la alineación al PND 2025–2029, ETN y ODS, manteniendo su estructura estratégica y ajustando matrices, metas, indicadores y cartera conforme anexos técnicos.

Artículo. 4.- disponer a Secretaría Institucional, la publicación en el Registro Oficial de la presente resolución y su constancia documental, en cumplimiento con el Art. 324 del COOTAD.

Artículo. 5.- disponer que, una vez publicada la presente resolución en el Registro Oficial, proceda con el registro documental en la plataforma IPSOT, correspondiente a la Secretaría de Ordenamiento Territorial, de conformidad con los Arts. 110 y 80. 2 del Código Sustantivo.

Artículo 6.- anexas a la presente Resolución, como base de lo actuado, la documentación que se cita en la parte considerativa del presente acto, en originales. Expediente que reposará bajo custodia de Secretaría.

Artículo 7.- notificar con la presente resolución a los miembros del consejo de planificación y Junta Parroquial.

Artículo 8.- La presente Resolución es obligatoria y de aplicación inmediata para las autoridades, servidores y trabajadores del Gobierno Parroquial, quienes deberán dar estricto cumplimiento a sus disposiciones, en el ámbito de sus facultades.

Artículo 9.- Esta Resolución se aplicará con integralidad, prevaleciendo sobre cualquier disposición interna, práctica administrativa o actuación institucional que la contradiga, en lo relativo al PDOT y su alineación debidamente aprobada.

Artículo 10.- La presente Resolución entrará en vigor desde su aprobación, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y firmado en el salón de Social de Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural la Victoria de Imbana, cantón Zamora, Provincia de Zamora Chinchipe, el martes 10 de febrero del dos mil veintiséis.

Cumplase y notifíquese. –

Sr. Héctor Vidal Chalan Lozano
Presidente del GAD parroquial la victoria de Imbana

Certificado de discusión

Lcda. Betty Elizabeth Mallaguari Pogo, Secretaria- Tesorera del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural la Victoria de Imbana: CERTIFICA: que la presente; Resolución que contiene la “matriz de alineación del plan de desarrollo y ordenamiento territorial (PDOT) de la parroquia rural la victoria de Imbana al plan nacional de desarrollo “Ecuador no se detiene” 2025-2029, su estrategia territorial nacional (ETN) y a los objetivos de desarrollo sostenible (ODS)”, ha sido discutida y aprobada por el pleno del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural la Victoria de Imbana, en dos sesiones ordinarias convocadas los días 30 de enero y 10 de febrero del dos mil veintiséis; en tres ejemplares para la sanción u observación correspondiente de conformidad con el Artículo 324 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

La Victoria de Imbana, 10 de febrero del dos mil veintiséis



Lcda. Betty Elizabeth Mallaguari Pogo
 Secretaria-tesorera del GAD
 Parroquial la victoria de Imbana

Sr. Héctor Vidal Chalan Lozano, presidente del gobierno autónomo descentralizado parroquial rural la victoria de Imbana.- Al tenor del Artículo 324 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, por haberse cumplido el procedimiento establecido en el mencionado Código Orgánico, sanciono expresamente su texto y dispongo su promulgación, para conocimiento de la población de la Parroquia la Victoria de Imbana, a cuyo efecto se promulgará en la gaceta oficial fecha desde la cual regirán las disposiciones que esta contiene.

La Victoria de Imbana, 10 de febrero del dos mil veintiséis



Sr. Héctor Vidal Chalan Lozano
 Presidente del GAD parroquial la victoria de Imbana

ANIMACION DE LOS PLANES DE DESARROLLO TERRITORIAL, POTAFI AL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO, TERCERON DE DESENO Y A LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)

GOBIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO PARROQUIAL RURAL DE MIBANA

RESPONSABLE: DORA CHEVARRA
MIBANA, AUTORIDAD: MIBANA, FECHA: 04/04/2025

Table with 15 columns: Competencia, Objeto de la actividad, Tipo de actividad, Fecha, Hora, Proceso, Presupuesto, Proceso, Proceso, Proceso, Proceso, Proceso, Proceso, Proceso, Proceso, Proceso. The table lists various administrative and technical activities such as 'Elaboraci3n de actas', 'Revisi3n de actas', 'Elaboraci3n de informes', etc., with associated dates and budget amounts.



Mgs. Jaqueline Vargas Camacho
DIRECTORA (E)

Quito:
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto
Atención ciudadana
Telf.: 3941-800
Ext.: 3134

www.registroficial.gob.ec

IM/FA

El Pleno de la Corte Constitucional mediante Resolución Administrativa No. 010-AD-CC-2019, resolvió la gratuidad de la publicación virtual del Registro Oficial y sus productos, así como la eliminación de su publicación en sustrato papel, como un derecho de acceso gratuito de la información a la ciudadanía ecuatoriana.

"Al servicio del país desde el 1º de julio de 1895"

El Registro Oficial no se responsabiliza por los errores ortográficos, gramaticales, de fondo y/o de forma que contengan los documentos publicados, dichos documentos remitidos por las diferentes instituciones para su publicación, son transcritos fielmente a sus originales, los mismos que se encuentran archivados y son nuestro respaldo.